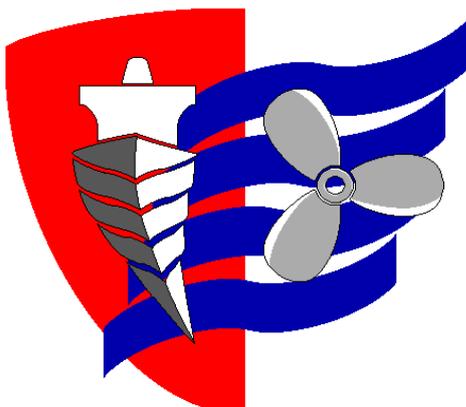


ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



TRABAJO FIN DE GRADO

**MEJORAS DE LA PROTECCIÓN DE INSTALACIONES
PORTUARIAS: PROPUESTA DE APLICACIÓN EN
PUERTOS DEPORTIVOS**

**(IMPROVEMENT OF THE PROTECTION OF PORT FACILITIES: A
PROPOSAL FOR THE IMPLEMENTATION IN MARINAS)**

Grado en INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

Autor: Jorge Utrilla Díez

Director/a: Andrés R. Ortega Piris

Julio – 2015

**ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA**

TRABAJO FIN DE GRADO

**MEJORAS DE LA PROTECCIÓN DE INSTALACIONES
PORTUARIAS: PROPUESTA DE APLICACIÓN EN
PUERTOS DEPORTIVOS**

**(IMPROVEMENT OF THE PROTECTION OF PORT FACILITIES: A
PROPOSAL FOR THE IMPLEMENTATION IN MARINAS)**

Grado en INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

Índice:

1. Resumen.....	5
2. Introducción	7
3. Perspectiva histórica	8
4. Breve descripción del convenio SUA	10
5. Breve descripción del Código ISPS	12
5.1 Contenidos mandatorios y recomendaciones	17
5.2 Terrorismo.....	19
6. Evolución de la legislación relativa a la Protección Portuaria.....	21
6.1 Reglamento (CE) nº 725/2004 relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.....	21
6.2 Reglamento (CE) Nº 884/2005 de la Comisión, por el que se fijan los procedimientos para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima.....	24
6.3 Directiva (CE) 65/2005 sobre la mejora de la protección portuaria	26
6.3.1 Introducción	26
6.3.2 Modificaciones de la Directiva	27
6.3.3 Aplicación de la Directiva.....	30
7. Legislación española en el ámbito de protección portuaria: Real Decreto 1617/2007 por el que se establecen medidas para la Mejora de la Protección de los Puertos y del Transporte Marítimo	33
7.1 Introducción	33
7.2 Disposiciones generales	33
7.3 Funciones de los organismos competentes a la protección portuaria y marítima	35
7.4 Medidas de protección y procedimientos	38
7.4.1 Protección de puertos	38
7.4.1.1 Evaluación de la protección del puerto	38
7.4.1.2 Plan de protección del puerto.....	42
7.4.1.3 Declaración de cumplimiento de los puertos	48
7.4.1.4 Ejercicios y prácticas de protección en los puertos.....	49
7.4.2 Niveles de protección.....	50
7.4.3 Oficiales de protección y acreditación	51

7.4.4 Disposiciones de control complementarias	52
7.4.4.1 Control de archivos, informes y registros	52
7.4.4.2 Actividades no reguladas	52
7.4.4.3 Suministro de información sobre la protección antes de la entrada de un buque a un puerto	53
7.4.4.4 Control del acceso a los puertos.....	55
7.4.4.5 Tratamiento de la información de protección	55
7.4.4.6 Control de la aplicación de la normativa sobre protección marítima	56
7.4.4.7 Asignación de funciones en los puertos de interés general y en las instalaciones portuarias ubicadas en la zona de servicio de los mismos	56
7.4.4.8 Régimen sancionador	57
8. Análisis de la evolución de la legislación sobre protección de puertos en España	62
8.1 Estudio de la implantación del Código ISPS en las instalaciones náutico-deportivas y propuestas de implantación	64
9. Conclusiones	69
10. Documentación	71
10.1 Bibliografía	71
10.2 Índice de Figuras	73

1. Resumen

La industria del transporte marítimo es de gran importancia hoy en día, debido a que tiene gran influencia en cuestiones de desarrollo social y económico, así como generadora de empleo. Es por ese motivo que para poder asegurar el transporte por vía marítima los puertos son un factor importante y por lo tanto es necesario garantizar la seguridad de las personas que trabajan tanto en los buques como en el puerto, así como de los barcos y las instalaciones portuarias.

Es por este motivo, que tras los trágicos accidentes ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, se acordara a elaboración de nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, modificando el convenio SOLAS y encargando la redacción del “Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (PBIB o ISPS en inglés). Este código fue el origen de la continua mejora sobre la protección de las instalaciones portuarias, a partir del cual a lo largo de los años se han ido mejorando y añadiendo reglas en conformidad a la seguridad de los puertos. La transposición al derecho comunitario del Código ISPS fue el Reglamento (CE) nº 725/2004 relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias cuyo objetivo fue instaurar y aplicar medidas comunitarias que mejoren la protección de los buques y las instalaciones portuarias asociadas a los mismos frente a la amenaza de actos ilícitos deliberados. Dicho reglamento ha sido complementado con la Directiva (CE) 65/2005 sobre la mejora de protección portuaria, para que estado miembro la incluyera en su propia legislación en este ámbito, en el caso de España por medio del Real Decreto 1617/2007 por el que se establecen las medidas para la Mejora de la Protección de los Puertos y del Transporte Marítimo.

Todas estas medidas de protección portuaria expuestas son las que he analizado en este trabajo de fin de grado y a través de las cuales he llegado a proponer una serie de mejoras tales como la mejora de las medidas de seguridad desde el punto de vista del buque hacia el lado de la mar, es decir, toda aquella superficie del buque que no se encuentra cerca del muelle; así como la propuesta de aplicación del Código ISPS a las instalaciones náutico-deportivas.

Palabras clave: Protección Portuaria, Puertos Deportivos, Código ISPS.

ABSTRACT

The shipping industry is of great importance today, because it has great influence on issues of social and economic development as well as creating jobs. It is for this reason that in order to ensure the transport by sea, ports are an important factor and therefore it is necessary to ensure the safety of those who work on ships and in port, as well as ships and port facilities.

It is for this reason that after the tragic accident that occurred on September 11th 2001 in New York, it was agreed to develop new measures regarding the security of ships and port facilities, modifying the SOLAS Convention and ordering the drafting "International Code for the Security of Ships Maritime and Port Facilities" (ISPS or PBIB in Spanish). This code was the origin of the continuous improvement about the security of port facilities, from which over the years have been improving and adding rules according to the security of the ports. The transposition into Community law of the ISPS Code was the Regulation (EC) No 725/2004 on enhancing the security of ships and port facilities whose objective was to introduce and implement Community measures to improve the security of ships and port facilities to, against the threat of intentional unlawful acts. This regulation has been supplemented by the Directive (EC) 65/2005 on enhancing port security, so that each member include it in their own legislation in this area, in the case of Spain by the Royal Decree 1617 / 2007 laying down measures to improve the security of ports and maritime transport are established.

All these port security measures which have exposed are analyzed in this final degree work and through which I have come to propose a number of improvements such as improved safety measures from the point of view of the vessel toward the beyond the sea, that is, all that surface of the ship which is not close to the dock; as well as the proposed application of the ISPS Code to the nautical sports facilities.

Keywords: Port Security, Marinas, ISPS Code

2. Introducción:

El objetivo de este trabajo es de hacer un análisis sobre la evolución de la Legislación en la materia de Protección Portuaria, desde la creación del Código ISPS, pasando por los Reglamentos, Directivas y Decretos relativos a la mejora de la Protección Portuaria, hasta las leyes actuales, para finalizar con un estudio personal sobre la aplicación de esta legislación en instalaciones náutico-deportivas.

El Código ISPS referente a su ámbito de aplicación dice claramente que dicho Código es de aplicación exclusivamente en aquellas instalaciones portuarias que presten servicio a buques dedicados a viajes internacionales que sean de pasaje o de carga si estos últimos tienen más de 500 GT y el tema de estudio en cuestión es analizar el por qué no se va a tener que aplicar esta misma normativa en las marinas, ya que habitualmente son instalaciones que se encuentran muy próximas a los puertos comerciales, con escasas medidas de protección y a través de las cuales se podrían cometer actos antisociales u otros de mayor impacto como son la presencia de polizones, los tráfico ilegales (drogas, armas, etc.) y por último la actividad terrorista.

3. Perspectiva histórica

La protección ha sido siempre una constante en el ámbito de las armadas y los buques de guerra los cuales mantienen una vigilancia constante, tanto en puerto como navegando, para garantizar su seguridad.

La protección marítima en el seno de la marina mercante es un nuevo concepto que comienza a gestarse a raíz de los atentados del 11-S de 2001 contra las torres gemelas de New York. Los buques comerciales ya habían aplicado medidas de protección en determinadas circunstancias para defenderse de la piratería, el contrabando o los polizones. Pero la diferencia entre el antiguo escenario y el actual es que aquellas amenazas tenían un móvil económico, mientras que en la nueva realidad los ataques tienen también una motivación política o religiosa.

El secuestro del "Achille Lauro" por terroristas palestinos fue el que más protagonismo alcanzó en los medios de comunicación por el asesinato del Sr. Klinghoffer en octubre de 1985.

Este tipo de sucesos provocó que la OMI prestará especial atención a los problemas de protección marítima y así en la 14 Asamblea, en noviembre de 1985, Estados Unidos presentó una propuesta sobre la necesidad de tomar medidas para prevenir estos actos ilícitos.

El Convenio SUA (Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima) fue aprobado en marzo de 1988 y entró en vigor en marzo de 1992 con el fin de garantizar que las personas que cometan actos ilícitos sean perseguidas con el máximo rigor. Actualmente está en vigor el Protocolo de 2005.

Entre estos sucesos se incluyen el secuestro de buques, la violencia ejercida contra tripulantes o pasajeros, la colocación de artefactos a bordo que puedan producir daños en el buque o destruirlo, etc.

El Convenio SUA obliga a los estados signatarios a extraditar o juzgar a los presuntos delincuentes.

Tras el ataque suicida al *USS Cole* en Yemen en el año 2000 con 17 muertos, el Comité Jurídico de la OMI aprobó en octubre de 2001 la revisión del Convenio SUA.

Otro suceso significativo fue el ataque al *B/T LIMBURG* en Yemen en Octubre de 2002, el cual despertó a los operadores de buques y a las autoridades portuarias y sirvió para demostrar la vulnerabilidad de los buques y de los puertos dedicados al tráfico comercial, frente a un eventual ataque terrorista.



Figura 1 Ataque del B/T Limburg en Yemen. Fuente: www.telegraph.co.uk

Tras los ataques del 11 de septiembre de 2001, la piratería pasó de ser considerada como una actividad ilícita impulsada por motivos puramente económicos a poder ser una fuente potencial de financiación de actos terroristas.

Los ataques perpetrados contra el buque de guerra norteamericano Cole y contra el petrolero Limburg hicieron que la OMI tomara medidas concretas en el campo de la prevención de ataques terroristas a los buques.

En esta línea y como refuerzo al convenio SUA, los gobiernos contratantes de la OMI aprobaron una serie de enmiendas al SOLAS´74 para potenciar la protección marítima en los buques y las instalaciones portuarias.

Finalmente, la conferencia diplomática desarrollada al efecto redactó los nuevos capítulos XI-1 y XI-2 del SOLAS “Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima y la protección marítima” y el nuevo “Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias PBIP ó ISPS”

4. Breve descripción del convenio SUA [1]:

El Convenio SUA es el más importante de todos los tratados internacionales sobre la seguridad de los buques. Fue aprobado en Roma el 10 de Marzo del 1988 y entró en vigor internacionalmente el 1 de Marzo del 1992.

En noviembre de 2001, como respuesta a la resolución 1373(2001) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.924 (22), en la que se pedía que se llevara a cabo un examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques. En esta resolución de la Asamblea, se pidió al Comité Jurídico de la Organización que examinara con carácter prioritario, la necesidad de actualizar las disposiciones del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima.

En octubre de 2005 se celebró en la sede de la OMI en Londres la Conferencia internacional sobre la revisión del tratado SUA. La Conferencia adoptó el Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental. En la presente publicación se reproducen los textos de los Tratados de 1988 y 2005, sus versiones refundidas y las Actas finales de las Conferencias de 1988 y 2005.

Originalmente la Convención SUA fue diseñada para facilitar el enjuiciamiento a terrorista y piratas por sus crímenes sin tomar en cuenta dónde eran apresados ni dónde los habían cometido. Pero actualmente tienen que ser extraditados, procesados o enjuiciados según en qué aguas se comete el delito.

El objetivo del convenio es acrecentar la salvaguardia y reducir los riesgos para la vida de los pasajeros y tripulantes a bordo de los buques y en plataformas fijas.

Dicho convenio no afecta a las reglas de derecho internacional relativas a la seguridad de la navegación marítima y no se aplica a los buques de guerra, los que son propiedad

de Estado o estén destinados a servir como unidades navales auxiliares o de índole aduanera, policial o que hayan sido retirados de la navegación o desarmados.

Según el convenio son ilícitos penales contra la seguridad de la navegación marítima los siguientes casos:

- Apoderamiento de un buque o ejercer el control de la misma mediante violencia, amenaza o cualquier otra forma de intimidación.
- Realizar actos de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque.
- Destruir un buque o causarle daños o puedan poner en peligro la navegación marítima.
- Colocar o hacer colocar en buque un artefacto o sustancia que pueda destruirlo o poner en peligro su seguridad.
- Lesionar o matar a cualquier persona, en relación con la comisión o tentativa de cualquiera de los delitos antes mencionados.
- Intentar o inducir a cometer los delitos contenidos en el presente Convenio.
- Amenazar con realizar actos de violencia, destrucción de un buque o colocar artefactos o sustancias que puedan destruirla, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o abstenerse de ejecutarlo.

La obligación de los estados de adoptar las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción cuando el delito sea cometido:

- Contra un buque o a bordo de éste, el cual se encuentre situado en la plataforma continental de ese Estado.
- Por un nacional de dicho Estado.
- Por una persona apátrida cuya residencia habitual se halle en ese Estado.
- En un intento de obligar a ese Estado a hacer o no hacer alguna cosa.

También un Estado parte podrá establecer jurisdicción en los siguientes casos:

- Cuando un nacional de ese Estado resulte aprehendido, amenazado, lesionado o muerto durante la comisión del delito.
- En los casos en que el presunto delincuente se halle en el territorio de un Estado y éste no conceda la extradición a ninguno de los Estados Partes que hayan establecido jurisdicción.

Cada Estado Parte que haya establecido jurisdicción lo notificará al Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

En conclusión, a parte de las medidas represivas que han de adoptarse frente al delito de piratería consagrado en el Convenio SUA, también éste prevé que los Estados parte adopten medidas preventivas consistentes, por un lado, en impedir que los actos de piratería preparen en sus respectivos territorios y, por otro, en intercambiar y suministrar información y en coordinar las medidas administrativas adecuadas a fin de impedir su comisión.

5. Breve descripción del Código ISPS [10][14]:

Tras los trágicos acontecimientos ocurridos en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, durante la vigésima segunda Asamblea de la Organización Marítima



Figura 2: Ataque del 11 de septiembre a las torres gemelas. Fuente: www.javeriana.edu.co

Internacional (la Organización), celebrada en noviembre de 2001, se acordó por unanimidad que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, las cuales se adoptarían en una Conferencia

de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS (Safety Of Life at Sea) 1974, el cual es uno de los convenios dedicados a la seguridad marítima. La conferencia realizada entre los gobiernos contratantes fue denominada “Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima”, y fue llevada a cabo en el 2002.



Figura 3: Código ISPS. Fuente: www.saint7i.com

El “Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (“International Ship and Port facility Security”, ISPS Code, en Inglés, o PBIP en Español) fue elaborado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, (OMI) y aprobado por Resolución N° 2 de la Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima celebrada en Londres el 12 de diciembre de 2002, tras una cierta cantidad de enmiendas al SOLAS 1974, las cuales fueron:

- a) Se modificó el capítulo V (Seguridad de la Navegación), específicamente en lo referente a un nuevo cronograma para el ajuste de los Sistemas de Identificación Automática (AIS) de aquellos buques, diferentes a buques de pasaje y buques tanque, de arqueo bruto igual o superior a 500 GT pero menores a 50000 GT. Además, se dispone que los buques equipados con el AIS mantendrán operativo este sistema en todo momento, salvo en los casos en que algún acuerdo internacional provea otra cosa a fin de proteger la información que tal sistema proporciona.



Figura 4: Automatic Information System (AIS). Fuente: Clipper

- b) La modificación al capítulo XI (Medidas Especiales para incrementar la Seguridad Marítima) la cual recibió una nueva denominación como Capítulo XI-1, dentro del cual se han modificado algunos aspectos, entre los que destacan la exigencia de que el número de identificación del buque sea colocado de forma permanente en un lugar visible ubicado en el casco del buque o en la superestructura de este. Además, este número de identificación debe colocarse en la parte interna del buque



Figura 5: Guardia de navegación. Fuente: Brug Van de Bro Elizabeth

Por su parte, en el caso de buques de pasaje tal identificación debe colocarse sobre una superficie horizontal del buque que pueda ser perfectamente visible desde el aire. Igualmente, se adoptó una nueva regla 5 que exige que a los buques les sea expedido, por parte de la Administración, un Registro Sinóptico Continuo (CSR, Continuous Synopsis Record) cuyo fin es asegurar la existencia, a bordo,

de un registro de la historia de cada buque. A tal fin, el CSR debe contener el nombre del buque, el nombre del Estado bajo cuya bandera navega, la fecha en que fue registrado en ese Estado, su número de identificación, el nombre del puerto en el que fue registrado, etc.

- c) Se creó un nuevo capítulo que fue numerado como XI-2 y cuyo título es “Medidas Especiales para incrementar la Protección Marítima”, en el cual se estatuye el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIB o ISPS). El Capítulo XI-2 contiene trece reglas en las que se desarrollan los aspectos fundamentales de la protección marítima, que son de obligatoria observancia y constituyen la base para el desarrollo de las regulaciones que a su vez se encuentran contenidas en el Código ISPS.

La norma incluye los lineamientos fundamentales de la "Maritime Transportation Security Act of 2002" de Estados Unidos y tiene como fin presentar a los gobiernos contratantes del SOLAS un programa o marco estandarizado para la evaluación de riesgos, posibilitando a los gobiernos contrarrestar las vulnerabilidades a la seguridad en el transporte marítimo y las instalaciones portuarias.



Figura 6: Carga buque portacontenedores en puerto. Fuente: Gengiskanhg

El Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, tiene como propósito proporcionar un marco regulatorio y consistente para evaluar riesgos, y evitar que a través de los buques, instalaciones de cargas y pasajeros, se cometan atentados terroristas utilizando como vía al transporte marítimo, permitiendo a los gobiernos aumentar en forma coordinada, a nivel internacional las medidas de protección necesarias para enfrentar las nuevas amenaza.

Dentro de las medidas dispuestas en el código de los buques, las instalaciones portuarias, y las compañías navieras, se deben designar oficiales de protección. Además, obliga a los puertos y compañías navieras, a realizar planes de contingencia basados en evaluaciones de protección, con el fin de evitar potenciales actos terroristas.

En consecuencia solamente los puertos adecuados a la directriz podrán realizar operaciones de exportación e importación. Aquellos puertos y compañías navieras que no cumplan con el Código serán considerados inseguros.



Figura 7: Cableros atracados en puerto. Fuente: Dario Alpera

El proceso de evaluación de la Seguridad de las Instalaciones Portuarias, tiene componentes esenciales. Primero, se debe identificar posibles amenazas a las partes críticas con la intención de priorizar las medidas de seguridad y finalmente direccionar la vulnerabilidad en las instalaciones portuarias mediante la detección de sus debilidades en seguridad física, integridad estructural, sistemas de comunicación, infraestructura de transporte, utilidades y otras áreas de interés.

Los estados contratantes son quienes deben certificar el cumplimiento de las evaluaciones de seguridad en las instalaciones portuarias, para cada puerto de su territorio y para sus buques.

5.1 Contenidos mandatorios y recomendaciones

Contenidos mandatorios

Las modificaciones al SOLAS y la parte “A” del ISPS, contienen medidas de aplicación mandatorias, mientras que la parte “B” incluye recomendaciones.

Todas las medidas se refieren a buques de pasaje, buques cargueros de más de 500 GT, plataformas petroleras e Instalaciones Portuarias (definidas como los lugares donde ocurre la interfaz buque-puerto).

Entre las disposiciones mandatorias se incluyen las modificaciones de las enmiendas al SOLAS anteriormente previstas.

La parte “A” del código ISPS establece claramente las responsabilidades y obligaciones de los distintos actores involucrados en la seguridad (Estados miembros, compañías navieras, capitanes e instalaciones portuarias).



Figura 8: 8) Buque "Norway" ex France amarrado a un muelle en el puerto de Bremerhaven (Alemania). Fuente: Thorten Pohl

Por otro lado la parte “B” del ISPS, establece una serie de recomendaciones relacionadas con las disposiciones mandatorias. Se solicita a los gobiernos que designen organizaciones de Protección Reconocidas (OPR) -proveedores de servicios de seguridad para buques en instalaciones portuarias- y puntos de contacto de

seguridad marítima regional y nacional, administrar los niveles de seguridad e intercambiar información relacionada con todas las cuestiones de protección marítima.



Figura 9: Patrullera de la Guardia Civil. Fuente: Outisnn

En general, la parte “B” contiene propuestas detalladas acerca de la protección, tanto para los buques como para instalaciones portuarias.

Recomendaciones

Con respecto al repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos, su elaboración fue dispuesta en forma conjunta por la OIT (organización internacional del trabajo) y OMI, estableciéndose un mecanismo de consulta y participación de gobiernos, empleadores y trabajadores para el dictado de su documento final. En líneas generales, las recomendaciones están destinadas a orientar los responsables de la protección portuaria, facilitando la identificación de tareas y responsabilidades tanto a gobernantes, empleadores y trabajadores.

Las recomendaciones no tienen por objeto reemplazar a las legislaciones nacionales, ni alterar los órdenes establecidos para las relaciones entre las partes en cada país. Sin embargo, este conjunto de recomendaciones no vinculantes contribuyen a mejorar la protección portuaria en un todo de acuerdo con los principios establecidos por el Código ISPS.



Figura 10: Medidas de protección marítima. Fuente: www.lmeridag.files.wordpress.com

5.2 Terrorismo

La Resolución N° 1373 (2001), aprobada por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, celebrada el 28 de septiembre de 2001, establece una clara postura frente a amenazas a la paz y la seguridad internacional creadas por actos de terrorismo.

Dicha resolución se sustenta en la profunda preocupación frente al aumento de actos de terrorismo, e insta a los Estados a trabajar para prevenir y reprimir los actos de terrorismo, en particular acrecentando su cooperación y cumpliendo plenamente los convenios internacionales contra el terrorismo que sean pertinentes y reconociendo la necesidad de que los Estados complementen la cooperación internacional adoptando otras medidas para prevenir y reprimir en sus territorios la financiación y preparación de esos actos de terrorismo.

Esta resolución se centra en la preocupación de la estrecha conexión que existe entre el terrorismo internacional y la delincuencia transnacional organizada, las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero, el tráfico ilícito de armas y la circulación ilícita de materiales nucleares, químicos, biológicos y otros materiales potencialmente letales, y a ese respecto exige la necesidad de promover la coordinación de las iniciativas en los planos nacionales, subregional, regional e internacional, para reforzar la respuesta internacional a este reto y amenaza grave a la seguridad internacional.



Figura 11: Terrorismo en puertos de Yemen. Fuente: www.safety4sea.com

Estas medidas de seguridad y protección marítima y portuaria, son resultado de extensos y continuos esfuerzos por combatir este mal que azota a la humanidad y es así que en el código ISPS, se reconocen estas declaraciones como antecedentes válidos para implementar procedimientos y acciones que ayuden a cumplir con los objetivos de este compromiso.



Figura 12: Explosión tanque de fuel en el puerto de Gibraltar. Fuente: www.lalineadigital.es

6. Evolución de la Legislación relativa a la Protección Portuaria

6.1 Reglamento (CE) nº 725/2004 relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias [2]

Este Reglamento tuvo como objetivo principal aplicar medidas comunitarias para mejorar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias frente a la amenaza de actos ilícitos internacionales.

Para ello este Reglamento sentó las bases para la interpretación y aplicación armonizadas, así como para el control comunitario, de las medidas especiales para incrementar la protección marítima aprobadas por la Conferencia Diplomática de la OMI en 2002 (modificación del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 -Convenio SOLAS- e instauración del Código internacional para la protección de los buques e instalaciones portuarias -Código ISPS-).



Figura 13: Escudo de la OMI. Fuente: Denelson83

Dicho Reglamento incluyó unas medidas preventivas e incorporó la parte del Convenio SOLAS dedicada a medidas especiales para mejorar la protección marítima, así como el Código ISPS, que son los dos pilares de la protección marítima a escala mundial.

La Directiva 2005/65/CE hizo que las medidas de protección adoptadas en aplicación del Reglamento (CE) nº 725/2004 se beneficiaran de la mayor protección alcanzada en las zonas portuarias adyacentes.

Las medidas a las que hizo referencia consistían en:

- a) Unas reglas básicas comunes en relación con las medidas de protección portuaria, siguiendo la parte B del código ISPS, tales como:
- Revisión de los planes de protección de los buques
 - Evaluación de la protección de las instalaciones portuarias
 - Protección de la confidencialidad de los planes y evaluaciones de protección
 - Organizaciones de protección reconocidas
 - Competencias mínimas de los organismos de protección reconocidos
 - Establecimiento de nivel de protección
 - Puntos de contacto e información en relación con los planes de protección de las instalaciones portuarias
 - Documentos de identificación
 - Aplicación por los buques de las medidas de protección auspiciadas por el Estado por cuyo mar territorial navegan
 - Dotación de los buques
 - Comunicación de datos en caso de expulsión de un puerto o denegación de entrada en el mismo
 - Buques de Estados que no son Partes en el Convenio
 - Obligación de la compañía de facilitar al capitán información sobre los operadores del buque
 - Normas mínimas aplicables a la evaluación de la protección del buque
 - Normas mínimas aplicables al plan de protección del buque
 - Independencia de las organizaciones de protección reconocidas
 - Periodicidad de los ejercicios y prácticas de protección que deben realizar las dotaciones de los buques, así como los oficiales de protección de buques y de las compañías
 - Normas mínimas aplicables a la evaluación de la protección de la instalación portuaria
 - Normas mínimas aplicables al plan de protección de la instalación portuaria
 - Periodicidad de los ejercicios y prácticas de protección que deben realizarse en las instalaciones portuarias, y en las que participan los oficiales de protección de las mismas.

Además de los incluidos en la parte B del código ISPS se incluyen las siguientes normas:

- Comunicación de información a la OMI, a la Comisión y a los demás Estados miembros.
- Acuerdos de protección alternativos o acuerdos de protección equivalentes tales como la regla 11 (Acuerdos de protección alternativos) de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS también se aplica al tráfico marítimo intracomunitario regular por rutas fijas que utilicen instalaciones portuarias asociadas; en la Regla 12 (Disposiciones de protección equivalentes) de las medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS
- El suministro de información sobre protección antes de la entrada en un puerto de un Estado miembro.
- Confidencialidad con el motivo de proteger la información sometida al requisito de confidencialidad a la que tenga acceso la Comisión o que le sea comunicada por los Estados miembros, de acuerdo con las disposiciones de la Decisión 2001/844/CE.

b) Un mecanismo de aplicación de dichas reglas.

- Controles de protección en los puertos de un Estado miembro.
- Aplicación y control de la conformidad en el cual los Estados miembros asumen las tareas administrativas y de control para incrementar la protección marítima. Seis meses después de su aplicación la Comisión comienza una serie de inspecciones para controlar la aplicación del Estado miembro.
- Sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias.

c) Mecanismos adecuados de vigilancia del cumplimiento de las citadas reglas.

- Integración de enmiendas en instrumentos internacionales
- Creación de un Comité para asistir a la Comisión en tareas tales como: el procedimiento de reglamentación, procedimientos de salvaguardia, crear un reglamento interno basándose en los reglamentos estándar de la comunidad europea; todo en virtud de la Decisión 1999/468/CE por la que se establecen

los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión.



Figura 14: Asamblea de la OMI. Fuente: www.fomento.es

6.2 Reglamento (CE) N° 884/2005 de la Comisión, por el que se fijan los procedimientos para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima [3][6]

Este Reglamento fija los procedimientos a partir de los cuales la Comisión utiliza en las inspecciones que efectúa para vigilar la aplicación del Reglamento CE n° 725/2004 en cada Estado miembro y en las instalaciones portuarias y las compañías pertenecientes.

Los procedimientos tratados en el reglamento son:

- Notificación de las inspecciones.
- Preparación de las inspecciones.
- Realización de las inspecciones.
- Informe de inspección.
- Respuesta del estado miembro.
- Actuación de la Comisión.

Dichas inspecciones se desarrollan de manera transparente, eficaz, armonizada y coherente.

El 9 de abril de 2008, la Comisión adoptó el Reglamento (CE) n° 324/2008 por el que se fijaron los procedimientos revisados para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima (actualizando el citado reglamento CE n° 884/2005), el cual también establece los procedimientos de vigilancia por parte de la Comisión de la aplicación de la Directiva 2005/65/CE junto con las inspecciones a nivel de los Estados miembros e instalaciones portuarias respecto a los puertos.



Figura 15: Inspección portuaria. Fuente: www.captmsalinas.blogspot.com.es/

6.3 Directiva (CE) 2005/65 sobre la mejora de la protección portuaria [4][12]:

6.3.1 Introducción:

Esta directiva tiene como principal objetivo introducir medidas que mejoren la seguridad en los puertos de la Unión Europea (UE) ante las amenazas de incidentes de seguridad. Para ello, la directiva trata de establecer un marco europeo que garantice un nivel de protección homogéneo y elevado en todos los puertos europeos. Este marco consiste en reglas básicas comunes en relación con las medidas de protección portuaria, un mecanismo de aplicación de dichas reglas y mecanismos adecuados de vigilancia del cumplimiento de dichas reglas.

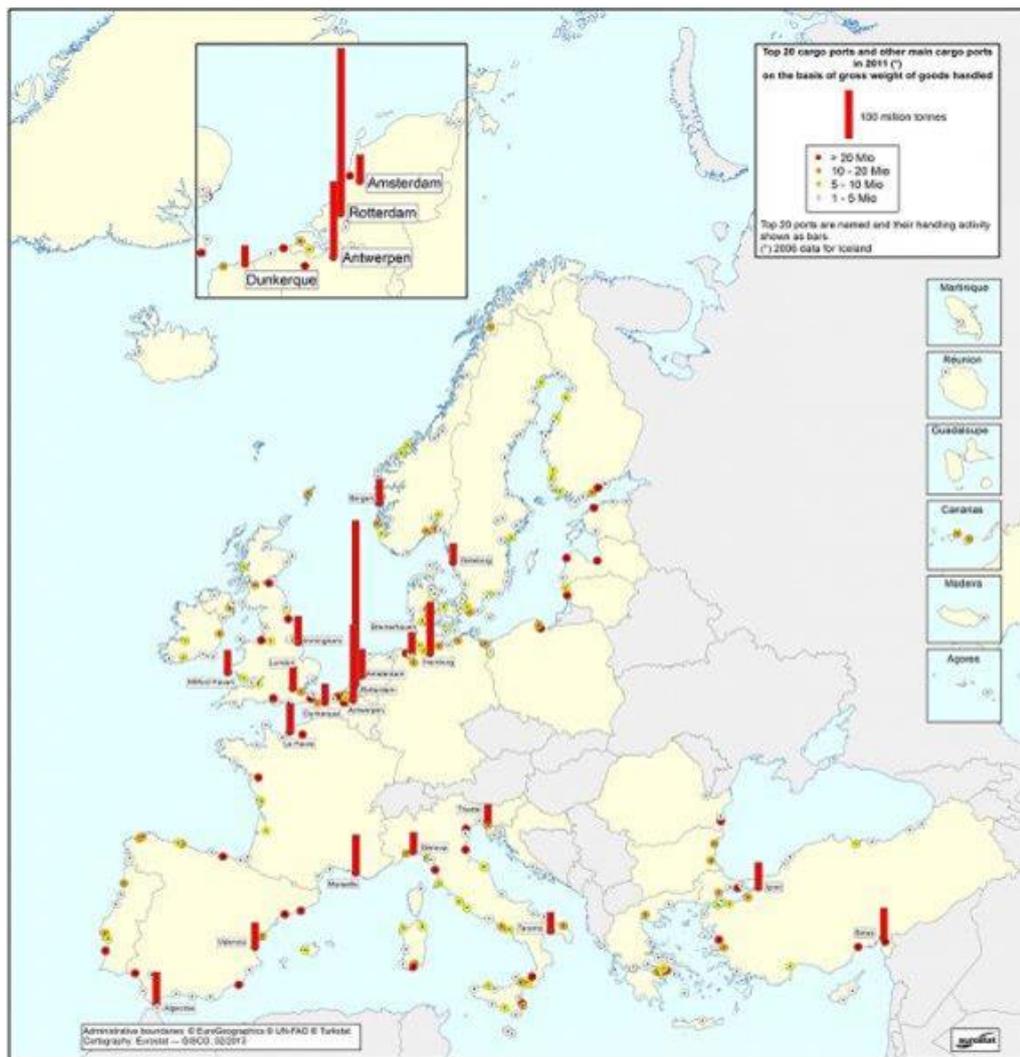


Figura 16: Gráfico de los 20 puertos más importantes de Europa. Fuente: www.europa.eu

La directiva completa el Reglamento (CE) n° 725/2004 (relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones) y las medidas presentadas por la Comisión en mayo de 2003 (COM (2003) 229 final). La presente directiva de protección portuaria, junto con el Reglamento (CE) n° 725/2004 sobre protección marítima e interfaz buque-puerto, brinda el marco necesario para proteger toda la cadena logística del transporte marítimo (del buque al puerto, pasando por la interfaz buque-puerto y toda la zona portuaria) contra los riesgos de ataques ilegales en territorio europeo y velar por que el refuerzo de la protección en los puertos respalde las medidas de protección adoptadas en aplicación del Reglamento sin crear nuevas obligaciones en los ámbitos ya regidos por éste.

Todas las reglas recogidas por la Directiva 2005/65/CE además del reglamento CE n°725/2004, y otros reglamentos como el reglamento EU 725/2004 son finalmente

recogidos en el RD 1617-2007 sobre la protección portuaria, siguiendo esquemáticamente el código ISPS.

Esta Directiva se aplica a todos los puertos situados en el territorio de los Estados miembros que alberguen una o varias instalaciones portuarias que sean objeto de un plan de protección de la instalación portuaria aprobado en virtud del Reglamento (CE) nº 725/2004. Unos 750 puertos de la Unión Europea entran en el ámbito de aplicación de la Directiva. No obstante, su distribución geográfica es muy desigual, ya que un 80% de esos puertos (590) están en tan solo siete Estados miembros (Reino Unido, Italia, Grecia, Dinamarca, España, Alemania y Francia). Con los puertos belgas y holandeses, los puertos de estos siete países constituyen las puertas de entrada de las mercancías importadas en la Unión Europea para el conjunto de los Estados miembros.

6.3.2 Modificaciones de la Directiva [7][11]:

Tras su publicación en el año 2009, la directiva ha sido modificada en varios aspectos por los siguientes reglamentos:

- REGLAMENTO (CE) Nº 219/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo.

En dicho reglamento se sustituyó el artículo 14 de la Directiva: Adaptaciones:

Las disposiciones de los anexos I a IV (Evaluación de la protección portuaria, Plan de Protección Portuaria, Prescripciones Básicas Sobre Prácticas de Formación en Materia de Protección, Condiciones que debe reunir una Organización de Protección Reconocida) podrán modificarse, sin que ello implique extensión del ámbito de aplicación de la presente Directiva, de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 15, apartado 2.

La Comisión podrá adaptar los anexos I a IV sin ampliar el ámbito de aplicación de la presente Directiva. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 15, apartado 2.

Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión podrá hacer uso del procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 15, apartado 3

- REGLAMENTO (CE) N° 219/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo.

En lo previsto en la anterior modificación, hace referencia y cambio al Artículo 15, por lo que este también fue modificado: Procedimiento de Comité:

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del Reglamento (CE) no 725/2004.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido en virtud del Reglamento (CE) no 725/2004.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1, 2, 4 y 6, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

La Directiva 2005/65/CE establecía requisitos y medidas de seguridad y estaba basada en instrumentos internacionales sujetos a modificación. Cuando los plazos normalmente aplicables en el procedimiento de reglamentación con control no se pueden respetar, la Comisión debe poder aplicar el procedimiento de urgencia del

artículo 5 bis (Procedimiento de reglamentación con control), apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE (por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión) para la adaptación de sus anexos.

Artículo 5 bis apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE

Un acto de base podrá prever que, cuando, por razones de urgencia imperiosas, los plazos del procedimiento de reglamentación con control citados en los apartados 3, 4 y 5 no puedan respetarse, sea de aplicación el procedimiento siguiente:

a) si las medidas previstas por la Comisión son conformes al dictamen del Comité, ésta adoptará dichas medidas, que serán inmediatamente aplicables. La Comisión las comunicará sin demora al Parlamento Europeo y al Consejo;

b) en un plazo de un mes a partir de dicha comunicación, el Parlamento Europeo pronunciándose por mayoría de los miembros que lo componen, o el Consejo, pronunciándose por mayoría cualificada, podrán oponerse a las medidas adoptadas por la Comisión, justificando al mismo tiempo su oposición mediante la indicación de que las medidas rebasan las competencias de ejecución previstas en el acto de base, o que las medidas no son compatibles con el objetivo o el contenido del acto de base, o no respetan los principios de subsidiariedad o de proporcionalidad;

c) en caso de oposición del Parlamento Europeo o del Consejo, la Comisión derogará las medidas. Sin embargo, podrá mantener vigentes las medidas con carácter provisional si así lo justifican razones de protección de la salud, de la seguridad o del medio ambiente. En ese caso, deberá presentar sin demora al Comité un proyecto modificado de medidas o una propuesta legislativa sobre la base del Tratado. Las medidas provisionales seguirán vigentes hasta que sean sustituidas por un acto definitivo

6.3.3 Aplicación Directiva

Tras su adopción el 26 de octubre de 2005, la Directiva se incorporó con retrasos al Derecho nacional de los Estados miembros durante los años 2007 y 2008. La mayoría de los 22 Estados miembros que debía incorporar las disposiciones de la Directiva al Derecho nacional no lo hizo hasta después de la expiración del plazo de incorporación fijado, el 15 de junio de 2007.



Figura 17: Sede de la Organización Marítima Internacional. Fuente: www.ecoticias.com

Debido a la adopción tardía de los textos legislativos nacionales de aplicación de la Directiva en los Estados miembros, los servicios de la Comisión no han podido terminar aún el examen detallado de la conformidad de las medidas notificadas con las



Figura 18: Cámara de vigilancia en puerto. Fuente: www.centroandaluz.net

disposiciones pertinentes de la Directiva. Sin embargo los Estados miembros han incorporado correctamente la Directiva a sus ordenamientos jurídicos nacionales.

A continuación se muestra un cuadro del número de puertos que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva (desglose por Estados miembros):

Estados miembros	Incorporación de la Directiva al Derecho nacional	Procedimientos de infracción incoados		
		Envío del escrito de requerimiento	Envío del dictamen motivado	Decisión de recurrir ante el Tribunal de Justicia
Bélgica	27.4.2007			
Bulgaria	28.8.2007	1.8.2007		
Chipre	27.7.2007	1.8.2007		
Alemania	<i>Incompleta</i> 7.8	1.8.2007	29.2.2008	
Dinamarca	10.7.2007			
Estonia	-	1.8.2007	28.11.2007	18.9.2008
Grecia	15.1.2008	1.8.2007		
España	9.1.2008	1.8.2007	28.11.2007	
Finlandia	12.6.2007			
Francia	16.7.2007			
Irlanda	18.7.2007			
Italia	10.11.2007	1.8.2007		
Lituania	31.1.2007			
Letonia	31.8.2006			
Malta	10.1.2008	1.8.2007	28.11.2007	
Países Bajos	13.6.2007			
Polonia	30.9.2008	1.8.2007	29.2.2008	
Portugal	21.11.2006			
Rumanía	14.6.2007			
Suecia	30.5.2007			
Eslovenia	26.5.2007			
Reino Unido	<i>Parcial</i>	1.8.2007	28.11.2007	18.9.2008

Cuadro del número de puertos que entran en el ámbito de aplicación de la directiva (desglose por estados miembros):

Estado miembro	Nº de puertos en virtud de la Directiva	Nº de puertos > 1 Mt o > 1 Mpas./año	Estado miembro	Nº de puertos en virtud de la Directiva	Nº de puertos > 1 Mt o > 1 Mpas./año
Austria	N/A	-	Italia	90	28
Bélgica	4	4	Lituania	2	1
Bulgaria	17	2	Luxemburgo	N/A	-
Chipre	3	1	Letonia	6	2
República Checa	N/A	-	Malta	5	2
Alemania	62	17	Países Bajos	20	12
Dinamarca	79	16	Polonia	9	4
Estonia	14	4	Portugal	17	6
Grecia	81	9	Rumanía	11	8
España	78	31	Suecia	27	26
Finlandia	14	14	Eslovenia	1	1
Francia	47	18	Eslovaquia	N/A	-
Hungría	N/A	-	Reino Unido	153	51
Irlanda	18	6	TOTAL	754	263

7. Legislación española en el ámbito de protección portuaria: Real Decreto 1617-2007 por el que se establecen medidas para la Mejora de la Protección de los Puertos y del Transporte Marítimo.[5][9][11]

7.1 Introducción:

Las medidas para mejorar la protección de los puertos frente a la amenaza de sucesos que afectan a la protección marítima, la Unión Europea ha aprobado la Directiva 2005/65/CE del Parlamento y el Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre la mejora de la protección portuaria, con lo que se asegura que las medidas de protección establecidas por el Reglamento (CE) n.º 725/2004 se beneficien adicionalmente de la implantación de una mejora de la protección aplicada al resto de la zona de actividades portuarias. La Directiva 2005/65/CE establece la obligación de desarrollar y aplicar un plan de protección portuaria fundamentado en el resultado de una evaluación de riesgos de amenazas de sucesos contra la protección marítima, incluyendo el análisis de riesgos de las instalaciones portuarias requerido por el citado reglamento. Una detallada división de tareas y prácticas en el plan de protección portuaria contribuirá a mejorar la eficacia de las medidas de protección preventivas y correctoras a adoptar en lo requerido por la directiva.

El cumplimiento de la normativa que afecte, entre otros ámbitos, a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias a otros órganos de las Administraciones públicas y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto. Asimismo, cada Autoridad Portuaria elaborará un plan para la protección de buques, pasajeros y mercancías en las áreas portuarias contra actos antisociales y terroristas que, una vez aprobado, formara parte de las ordenanzas portuarias.

7.2 Disposiciones generales:

Las disposiciones de este real decreto son de aplicación a los puertos situados en territorio español que alberguen una o más instalaciones portuarias, incluyendo las instalaciones náuticas, varaderos o astilleros, que presten servicio a:

- a) Los tipos de buques dedicados a viajes internacionales tales como buques de pasaje, buques de carga de arqueo bruto (GT) igual o superior a 500, y unidades móviles de perforación mar adentro.
- b) Buques de pasaje dedicados al tráfico nacional pertenecientes a las *Clases A y B, según la definición del Real Decreto 1247/1999.*

Artículo 4 del RD 1247/1999: Clases de buques de pasaje.

Según la zona marítima en la que operen, los buques de pasaje se clasifican en las categorías siguientes:

- *Clase A: buques de pasaje que realizan travesías distintas de las definidas a continuación para las clases B, C y D.*
- *Clase B: buques de pasaje que realizan travesías en el transcurso de las cuales no se alejan más de 20 millas de la línea de la costa, contadas a la altura media de la marea, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.*
- *Clase C: buques de pasaje que realizan travesías por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 2,5 metros es inferior al 10 % en un período de duración idéntica al que vaya a operar en dicha zona, y que no se alejan en ningún momento más de 15 millas de un lugar de abrigo, ni más de 5 millas de la línea de la costa, contadas a la altura media de la marea, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.*
- *Clase D: buques de pasaje que realizan travesías por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 1,5 metros es inferior al 10 % en un período de duración idéntica al que vaya a operar en dicha zona, y que no se alejen en ningún momento más de 6 millas de un lugar de abrigo, ni más de 3 millas de la línea de la costa, contadas a la altura media de la marea, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.*

- c) Los órganos que tienen asignadas las competencias para el ejercicio de las funciones de protección de los puertos y del transporte marítimo.

No será de aplicación a los puertos, bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar.

Para la aplicación de este real decreto a los puertos se tendrá en consideración el análisis de las amenazas que pudieran originarse en sus zonas adyacentes, para verificar si éstas tienen alguna incidencia en la protección del puerto.

7.3 Funciones de los organismos competentes a la protección portuaria y marítima:

○ Autoridad Nacional:

1. ° La coordinación, implantación y supervisión de la aplicación de las medidas de protección.
2. ° La aprobación de las directrices para la realización y desarrollo de la evaluación y del plan de protección de las instalaciones portuarias previstas.

○ Ministerio del Interior.

1. ° Establecer los niveles de protección marítima para los buques con derecho a enarbolar pabellón español o para una determinada zona de navegación en aguas españolas.
2. ° Establecer los contenidos mínimos de los cursos de formación para los oficiales de protección de los buques y para los oficiales de la compañía para la protección marítima.
3. ° Establecer los contenidos mínimos de los planes de protección de los buques.
4. ° Coordinar la actuación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en caso de recibir una alerta de protección.
5. ° Dirigir y coordinar las actuaciones en caso de incidente real, a través de las Delegaciones o Subdelegaciones del Gobierno.
6. ° Establecer los niveles de protección marítima a adoptar por las instalaciones portuarias y por los puertos.
7. ° Establecer los contenidos mínimos de los programas de formación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos y para la acreditación de dichos oficiales de protección.
8. ° Establecer los contenidos mínimos de los planes de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos.
9. ° Aprobar las evaluaciones de la protección de los puertos y los planes de protección de los puertos.

○ **Dirección General de la Marina Mercante**

- Para buques de bandera española:

1. ° Aprobar los planes de protección de los buques y sus modificaciones.
2. ° Verificar a bordo la implantación de los planes de protección de los buques.
3. ° Emitir el correspondiente certificado internacional de protección del buque.
4. ° Verificar la formación de los oficiales de protección de los buques y los oficiales de la compañía para la protección marítima.
5. ° Autorizar a organizaciones de protección reconocidas para actuar en nombre de la Administración en lo que afecta a la protección de los buques y en relación con las compañías.

- Para buques de bandera extranjera en puerto español:

Realizar las comprobaciones correspondientes en materia de protección marítima.

○ **Autoridad de protección portuaria:**

1. ° Controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la protección marítima de las instalaciones portuarias y del puerto.
2. ° La identificación de los límites del puerto y de las instalaciones portuarias a los que sea de aplicación este real decreto en base a los resultados de las evaluaciones de protección que se hayan realizado.
3. ° La aprobación de la evaluación de la protección de las instalaciones portuarias.
4. ° La aprobación del plan de protección de la instalación portuaria y su modificación.
5. ° La evaluación de la protección del puerto incluyendo los riesgos de amenazas que las instalaciones externas al puerto pudieran representar para el puerto.
6. ° La elaboración del plan de protección del puerto en base a la correspondiente evaluación de la protección.
7. ° La aplicación del plan de protección del puerto y asegurar su implantación, cumplimiento, actualización y mejora.

8. ° La designación del oficial de protección de las instalaciones portuarias
9. ° La identificación y verificación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.
10. ° Informar a la autoridad nacional competente para la protección marítima sobre la identificación de las instalaciones portuarias y de los puertos afectados que deben disponer de un plan de protección.
11. ° La emisión de la declaración de cumplimiento de las instalaciones portuarias.

o **Comité consultivo de protección del puerto.**

La autoridad de protección portuaria constituirá un comité consultivo de protección del puerto para prestar asesoramiento en el desarrollo de los procedimientos o directrices para la mejora de la implantación de las medidas de protección del puerto. Los miembros del Comité consultivo serán nombrados por el Presidente de la Autoridad Portuaria, a propuesta de la autoridad responsable del órgano o institución a la que representan. Este comité estará formado por:

- a) Un representante designado por la autoridad de protección portuaria.
- b) Un representante de la capitanía marítima.
- c) El oficial de protección del puerto, que actuará como secretario con voz y voto.
- d) Un representante de la Delegación del Gobierno.
- e) Un representante de la Administración de aduanas.
- f) Un representante por cada uno de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado con competencias en el puerto.
- g) Un representante de la Comandancia Naval.
- h) Un representante de la Administración responsable en materia de protección civil.
- i) Un representante de la Administración responsable del control sanitario.

Las funciones del Comité consultivo son las siguientes:

1. ° Aprobar su reglamento de funcionamiento interno.
2. ° Desarrollar procedimientos y protocolos de colaboración y coordinación entre los organismos y entidades participantes, y entre ellas y el resto de los

organismos y entidades afectadas o interesadas en materias de protección de los buques, de las instalaciones portuarias y de los puertos.

3. ° Proponer sugerencias y recomendaciones para la autoridad nacional competente para la mejora de la protección del transporte marítimo, de los buques, de las instalaciones portuarias y de los puertos.
4. ° Emitir informe sobre la evaluación y el plan de protección del puerto y sus modificaciones.
5. ° Asistir a la autoridad de protección portuaria en situaciones de crisis.
6. ° Colaborar en la programación y el desarrollo de los ejercicios y prácticas de protección de las instalaciones portuarias y los puertos.



Figura 19: Comité Consultivo. Fuente: www.eldia.es

○ **Punto nacional de contacto para la protección marítima y portuaria.**

La Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento es el punto de contacto nacional para la protección marítima y la protección portuaria.

7.4 Medidas de protección y procedimientos:

7.4.1 Protección de puertos:

7.4.1.1 Evaluación de la protección del puerto:

Cada autoridad de protección portuaria velará por que se efectúe una evaluación de la protección de los puertos que gestiona. Dicha evaluación será realizada por la autoridad de protección portuaria o por una organización de protección portuaria autorizada por ella.

Las evaluaciones de protección de los puertos reflejarán y considerarán debidamente:

- a) Las peculiaridades de las distintas partes del puerto.
- b) Las zonas adyacentes al puerto que tengan una incidencia en la protección del puerto.
- c) Las evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias que se encuentren dentro de los límites del puerto.

La evaluación de los riesgos de las amenazas que pudieran sobrevenir de las zonas adyacentes al puerto se realizará de forma coordinada con los titulares de dichas zonas y con las administraciones con competencias en materia de seguridad pública en dichas zonas. Dicha evaluación se debe efectuar teniendo en cuenta como mínimo los siguientes parámetros:

- Identificar y evaluar los bienes e infraestructuras que se deben proteger.
- Determinar las posibles amenazas a esos bienes e infraestructuras y de la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y una jerarquización de las mismas.
- Determinar, seleccionar y jerarquizar las contramedidas y cambios de procedimiento y de su grado de eficacia para reducir la vulnerabilidad.
- Determinar los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, en las infraestructuras, políticas y procedimientos.

Dicha evaluación también deberá incluir al menos los siguientes aspectos:

- Determinar todas las zonas del puerto pertinentes para la protección, lo cual incluye la fijación de los límites del mismo. Esto comprende las instalaciones portuarias ya sujetas a las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 725/2004, cuya evaluación de riesgo servirá de base.
- Determinar los aspectos relacionados con la protección derivados de la interfaz entre la instalación portuaria y otras medidas de protección del puerto.
- Identificación del personal portuario que deba someterse a un control de antecedentes o a una habilitación de seguridad debido a su incidencia en zonas de alto riesgo.

- Subdivisión del puerto según la probabilidad de sucesos que afecten a la protección marítima. Las zonas no se considerarán exclusivamente en función de su perfil como posible blanco, sino también en función de su potencial como lugar de paso hacia zonas vecinas que puedan convertirse en objetivo de tales actos.
- Determinar las variaciones del riesgo, por ejemplo, la estacionalidad.
- Determinar las características específicas de cada sub-zona, tales como situación, accesos, suministro de energía eléctrica, sistema de comunicaciones, propiedad, usuarios y otros factores considerados pertinentes para la protección.
- Elaboración de supuestos de amenazas para el puerto. La totalidad del puerto, o bien partes concretas de su infraestructura, carga, equipaje, personas o equipo de transporte en el puerto.
- Establecimiento de las consecuencias concretas de un supuesto de amenaza. Las consecuencias pueden repercutir en una o más sub-zonas. Se deberán determinar consecuencias tanto directas como indirectas.
- Determinar los posibles efectos colaterales de un ataque a la seguridad.
- Determinar las vulnerabilidades de cada sub-zona.
- Determinar todos los aspectos organizativos que sean pertenecientes para la protección portuaria en general, incluida la diversidad de autoridades, normas y procedimientos.
- Determinar las vulnerabilidades en relación con los aspectos organizativo, normativo y procedimental de la protección global del puerto.
- Determinación de medidas, procedimientos y actuaciones para reducir las vulnerabilidades críticas. Prestando en especial atención a la necesidad y los medios de controlar el acceso o restringirlo a la totalidad del puerto o a partes concretas del mismo, tales como identificación de pasajeros, empleados del puerto y otros trabajadores, visitantes y tripulaciones, requisitos de vigilancia de zonas o actividades, y control de carga y equipajes.
- Determinación de las medidas, procedimientos y actuaciones que deberán reforzarse en caso de incremento del nivel de protección.
- Determinar las prescripciones específicas para tratar problemas clásicos, como cargas, equipajes, combustible, provisiones o personas

«sospechosos», paquetes desconocidos o peligros conocidos (por ejemplo, una bomba). En estos casos deben incluirse análisis y recomendaciones sobre cuándo conviene resolver la situación sobre el terreno y cuándo ha de transportarse primero la fuente de riesgo a un lugar seguro.

- Determinar las medidas, procedimientos y actuaciones para limitar y mitigar las consecuencias.
- Definir las divisiones de tareas que permitan una correcta y adecuada ejecución de las medidas, procedimientos y actuaciones establecidos.
- Es conveniente prestar una atención particular a la relación con otros planes de protección (por ejemplo, planes de protección de la instalación portuaria) y otras medidas de protección existentes. También convendría atender a la relación con otros planes de respuesta (por ejemplo, plan de respuesta a vertidos de petróleo, plan de contingencia del puerto, plan de intervención médica, plan para desastres nucleares, etc.).
- Determinar los requisitos de comunicación para la aplicación de las medidas y procedimientos.
- Tener una severa atención particular a las medidas para preservar de su divulgación la información confidencial relacionada con la protección. (ej.: protección informática).
- Determinar las necesidades de conocimiento de todas las instancias directamente involucradas, así como del público en general.

La autoridad nacional debe aprobar la metodología de trabajo para la realización de las evaluaciones de protección del puerto, las cuales después serán remitidas por la autoridad portuaria al Ministerio del Interior para su aprobación.

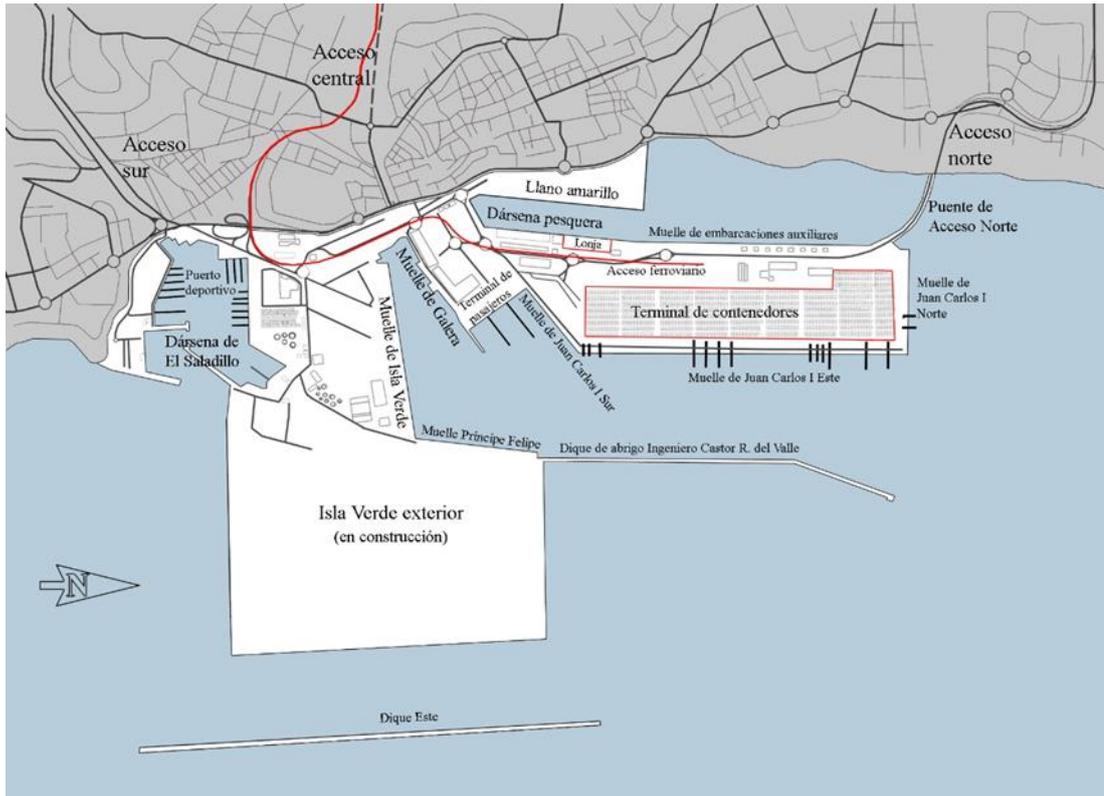


Figura 20: Plano del puerto de Algeciras. Fuente: Falconaumanni

La evaluación de la protección del puerto deberá ser revisada siempre que se registre un suceso que afecte a la protección del puerto cuyos riesgos no hayan sido anteriormente evaluados, se detecte un incumplimiento grave o un cambio importante de las amenazas de sucesos que afectan a la protección del puerto y, al menos, cada cinco años desde la fecha de su aprobación. La revisión deberá tener en cuenta los posibles cambios de amenazas y la modificación de las circunstancias en las que fue efectuada la anterior evaluación.

7.4.1.2 Plan de protección del puerto:

Cada autoridad de protección portuaria elaborará un plan de protección del el cual deberá tener en cuenta los resultados de la evaluación de la protección del puerto.

El plan de protección del puerto aborda las peculiaridades de las distintas partes del puerto, integra los planes de protección de las instalaciones portuarias que se

encuentren dentro de sus límites e incluye procedimientos de coordinación con otros planes de seguridad o emergencia establecidos en el puerto.



Figura 21: Áreas de aplicación del Código ISPS en el puerto de Valencia. Fuente: www.sewervac.es

Asimismo, el plan de protección del puerto debe especificar, para cada uno de los niveles de protección, los procedimientos que deben seguirse, las medidas que han de aplicarse y las actuaciones que se deben emprender.

La autoridad de protección portuaria podrá autorizar a una organización de protección reconocida para que elabore el plan de protección del puerto de uno o varios puertos cuya gestión le haya sido atribuida.

El plan de protección del puerto se debe elaborar teniendo en cuenta como mínimo las siguientes preinscripciones:

- Definir todas las zonas pertinentes para la protección portuaria. Dependiendo de la evaluación de la protección portuaria, las medidas, procedimientos y actuaciones podrán diferir en las distintas subzonas. Algunas subzonas pueden

precisar medidas preventivas más estrictas que otras. Debe prestarse especial atención a las interfaces entre las subzonas, según se hayan determinado en la evaluación de la protección portuaria.

- Coordinar las medidas aplicadas a zonas con distintas características desde el punto de vista de la protección.
- Establecer medidas variables en función de las distintas partes del puerto, cambios en los niveles de protección e información obtenida de los servicios de inteligencia.
- Determinar una estructura organizativa que contribuya a la mejora de la protección portuaria.

Sobre estos aspectos generales, el plan de protección portuaria debe atribuir tareas y especificar los planes de trabajo en los siguientes ámbitos:

- Requisitos de acceso: En algunas zonas los requisitos sólo entrarán en vigor cuando los niveles de protección superen un determinado umbral. Todos los requisitos y umbrales deberán figurar en el plan de protección portuaria.
- Documentos de identificación, control de equipajes y carga: Pueden ser aplicadas o no a las sub-zonas; también se pueden aplicar total o parcialmente a las distintas sub-zonas. Las personas que accedan o circulen por una sub-zona pueden ser sometidas a control. Cuando se elaboren documentos de identidad especiales con fines de protección portuaria, deberán establecerse procedimientos claros para su expedición, control de uso y devolución.

Como categorías deberán figurar al menos la gente de mar, funcionarios de la autoridad, personas que trabajen en el puerto o lo visiten regularmente, residentes y personas que trabajen en el puerto o lo visiten de forma ocasional.



Figura 22: Control de pasaje en puerto. Fuente: www.atlantico.net

- Enlace con las autoridades competentes en materia de control de la carga, equipajes y pasajeros. En caso necesario el plan debe tener una vinculación entre los sistemas de información y autorización de aquéllas, incluidos los posibles sistemas de autorización previa.



Figura 23: Inspección de vehículo en la entrada del puerto de Algeciras. Fuente: www.diariosur.es

- Procedimientos y medidas para tratar carga, equipajes, combustible, provisiones o personas sospechosas, incluido el establecimiento de una zona segura; procedimientos y medidas para otros problemas y quiebras de la protección portuaria.



Figura 24: Cargamento requisado por la policía. Fuente: www.abc.com

- Prescripciones de vigilancia de sub-zonas o de actividades que tengan lugar en las mismas. La necesidad de soluciones técnicas y la posible concreción de las mismas derivarán de la evaluación de la protección portuaria.
- Señalización. Se deberán señalar las zonas que estén sujetas a cualquier prescripción (acceso y/o control). Para las prescripciones de control y acceso se deben tener debidamente en cuenta todas las normas aplicables. Asimismo, el control y vigilancia de las actividades deberá ser oportunamente advertido.
- Comunicación y autorizaciones. Toda información sobre la protección portuaria debe estar adecuadamente comunicada, solamente si esta autorizada por el plan de protección. El plan debe contener criterios de autorización que protejan la información confidencial contra una divulgación indebida.
- Notificación de sucesos que afecten a la protección marítima. Para garantizar una respuesta rápida, el plan de protección portuaria debe fijar obligaciones claras de notificación destinadas al oficial de protección portuaria y/o la autoridad de protección portuaria.
- Integración con otros planes o actividades preventivos. El plan debe abordar específicamente la integración con otras actividades preventivas y de control vigentes en el puerto.
- Integración con otros planes de respuesta y/o incorporación de medidas, procedimientos y actuaciones de respuesta específicos. El plan debe detallar la interacción y coordinación con otros planes de reacción y emergencia. En caso necesario, deberán resolverse los eventuales conflictos y deficiencias.
- Prescripciones sobre formación y prácticas.
- Organización operativa y procedimientos de la protección portuaria. El plan de protección portuaria debe especificar en detalle la organización de la protección portuaria, su división de tareas y sus procedimientos. También debe describir la coordinación con los oficiales de protección de los buques e instalaciones portuarias.
- Procedimientos de adaptación y actualización del plan de protección portuaria.

También debe cumplir las directrices y metodología establecida por la autoridad nacional competente para la protección marítima. Dicho plan incluirá medidas de protección que se aplicarán a los pasajeros y a los vehículos que vayan a embarcar en buques de carga rodada que transporten pasajeros y vehículos.

La autoridad de protección portuaria remitirá el plan de protección del puerto al Ministerio del Interior para su aprobación. Una vez aprobado el plan la autoridad de protección portuaria aplicará el plan de protección en el puerto, estableciendo un control interno de su ejecución mediante el procedimiento previsto en el propio plan de protección.



Figura 25: Control entrada de vehículos en el puerto de Algeciras. Fuente: www.losviajesdemariano.com

La autoridad de protección portuaria aplicará los procedimientos establecidos para el control de la confidencialidad de la información (apartado 5.4.4.5, Tratamiento de la Información de Protección)

Los planes de protección del puerto deben ser revisados cada cinco años desde su aprobación; cuando el resultado de la evaluación de la protección detecte nuevas amenazas de sucesos que afectan a la protección marítima del puerto, o un agravamiento de las amenazas existentes cuando se efectuó la última evaluación de la protección.

Las modificaciones producidas como consecuencia de una revisión del plan de protección del puerto deben ser aprobadas por el Ministerio del Interior siempre que afecten a:

- a) Los requisitos de acceso al puerto o a cualquier área de acceso controlado.
- b) Los requisitos de control de los documentos de identificación, de los equipajes y de la carga.
- c) Los procedimientos para tratar situaciones de circunstancias sospechosas en lo relativo a la carga, equipajes, provisiones o personas, incluyendo la designación

de zonas protegidas, y el tratamiento de incidentes de violación de la protección del puerto.

- d) Los requisitos de vigilancia de zonas, o de las actividades que se realizan en ellas.
- e) Las comunicaciones y habilitación de la protección.
- f) La notificación de incidentes de protección.
- g) Requisitos de formación y de realización de ejercicios y simulacros.
- h) La organización operativa para la protección del puerto y los métodos de trabajo.
- i) El procedimiento de adaptación y actualización del plan de protección del puerto.

El plan de protección del puerto se puede mantener en formato electrónico. Se protegerá contra el acceso o divulgación no autorizados. Corresponde a la autoridad nacional de protección portuaria habilitar el acceso al plan de protección a aquellos organismos que, previa solicitud razonada, requieran el acceso a la información contenida en el mismo.

7.4.1.3 Declaración de cumplimiento de los puertos:

Los puertos que están sujetos a esta normativa deben disponer de una declaración de cumplimiento otorgada por el organismo competente. Dicha declaración debe ser solicitada por la autoridad de protección portuaria, justificando la evaluación y el plan de protección del puerto.

La declaración de cumplimiento tiene vigencia de cinco años desde la fecha de su emisión, y debe ser renovada por períodos sucesivos de cinco años siempre que se compruebe previamente que el puerto cumple los requisitos previamente vistos. Si se detectara el incumplimiento de alguna de las prescripciones de protección establecidas, la autoridad de protección portuaria deberá adoptar las medidas necesarias para su corrección, comunicando a aquélla las mismas así como el programa de aplicación. Estas medidas y el programa de implantación correspondiente deben ser aprobados por la autoridad nacional para la protección marítima.

La declaración de cumplimiento perderá su validez en los siguientes casos:

- a) Al producirse un incumplimiento grave.
- b) Verificarse que el puerto ha dejado de estar sujeto a lo previsto anteriormente.

El organismo competente para el otorgamiento de la declaración de cumplimiento comunicará a la autoridad de protección portuaria la pérdida de validez de la declaración, quien deberá adoptar las medidas correctoras necesarias para solicitar y obtener nuevamente la declaración de cumplimiento.

7.4.1.4 Ejercicios y prácticas de protección en los puertos:

Con el objetivo de garantizar la aplicación del plan de protección de la instalación portuaria, el oficial de protección del puerto, efectuará la planificación y programación de ejercicios de protección del puerto.

Estos ejercicios podrán consistir en:

- a) Un análisis teórico de determinados aspectos de la protección del puerto en base a documentos, planos y otros elementos.
- b) Un análisis de la situación física y operativa de determinados aspectos del puerto relacionados con la protección.



Figura 26: Practicas contra incendios en puerto. Fuente: www.laopinioncoruna.es

Al menos una vez al año y, como máximo, cada 18 meses, se realiza una práctica de protección del puerto, con el fin de verificar la eficacia de la aplicación del plan de protección del puerto, para lo que se establecerá la colaboración y coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias ubicadas en el puerto. La autoridad nacional puede promover la ejecución de ejercicios o simulacros de ámbito nacional.

7.4.2 Niveles de protección

Se establecen tres niveles de protección marítima en los puertos a los que sea de aplicación el RD 1617-2007 sobre la protección de puertos:

- a) Nivel de protección 1: el nivel en el cual debe mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.
- b) Nivel de protección 2: el nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un período de tiempo, como resultado de un aumento de riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.
- c) Nivel de protección 3: el nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección que las incluidas en el nivel 2, durante un período de tiempo limitado, cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.



Figura 27: Práctica de protección portuaria de nivel 3 del puerto de manzanillo. Fuente: www.puertomanzanillo.com

La determinación del nivel de protección marítima se ajusta a las siguientes reglas:

- a) El Ministerio del Interior determina los niveles de protección en los que deben operar los puertos. Tras notificar el nivel de protección el oficial de protección del puerto adoptará de forma inmediata las medidas establecidas en el plan de protección del puerto para tal nivel de protección.
- b) La autoridad de protección portuaria puede adoptar las medidas contenidas en el plan de protección del puerto correspondientes a un nivel de protección superior a aquél en el que está operando, en caso de disponer de información, que pueda considerarse verosímil, acerca de la amenaza de un suceso contra la protección marítima. Las medidas adicionales de protección que adopte en tal caso la autoridad de protección portuaria deben ser comunicadas al Ministerio del Interior, que las confirmará, modificará o suspenderá de inmediato.
- c) En el puerto no será admitido ningún buque que tenga asignada por su Administración responsable un nivel de protección inferior al nivel de protección en el que está operando el puerto. Si el Ministerio del Interior o la autoridad de protección portuaria acuerdan la aplicación de medidas de otro nivel de protección, podrán exigir al buque que adopte las medidas pertinentes.

7.4.3 Oficiales de protección y acreditación:

○ Designación y acreditación de los oficiales de protección del puerto:

Cada puerto dispone, preferentemente, de un oficial de protección del puerto, pero puede compartir cuando sea posible con otro puerto el mismo oficial de protección.

Cuando se nombra al oficial de protección del puerto y el oficial de protección de la instalación o instalaciones portuarias no concurren en la misma persona, ya que la autoridad de protección portuaria se asegura de que exista una estrecha colaboración entre ambos.

Todos los oficiales de protección del puerto deben disponer de un adecuado nivel de formación en materia de protección y disponer de las titulaciones o acreditaciones justificativas.

Los oficiales de protección del puerto desempeñan la función de punto de contacto para los asuntos relativos a la protección del puerto para el que han sido designados.

7.4.4 Disposiciones de control complementarias:

7.4.4.1 Control de archivos, informes y registros.

Cuando ocurre un incidente de protección los oficiales de protección deben elaborar un informe que recoja los hechos ocurridos y el procedimiento seguido desde su inicio hasta su finalización que posteriormente es remitido al oficial de protección del buque que haya podido resultar afectado por dicho incidente y a la autoridad de protección portuaria. Los informes se conservan, al menos, durante los tres años siguientes a la fecha de su emisión. Estos registros se elaborarán si el tipo de incidente es uno de los siguientes:

- a) Formación del personal.
- b) Ejercicios y simulacros.
- c) Amenazas e incidentes de protección sufridos.
- d) Violaciones de la protección.
- e) Cambios de los niveles de protección activados.
- f) Auditorías internas.
- g) Mantenimiento, calibración y ensayos de los equipos y sistemas de protección existentes en la instalación portuaria.

Todos los informes y registros son protegidos contra el acceso o la divulgación no autorizada, y estarán a disposición de la autoridad competente que justificadamente los solicite y tenga derecho a conocerlos, incluyendo los inspectores que realizan inspecciones reglamentarias en los buques, instalaciones portuarias o puertos.

7.4.4.2 Actividades no reguladas:

Los planes de protección de los puertos deben incluir unos procedimientos para garantizar que la protección no resulte comprometida en casos de cualquier interfaz buque-puerto o buque-buque en los que intervenga una instalación portuaria o buque no comprendido en el apartado 5.2.

7.4.4.3 Suministro de información sobre la protección antes de la entrada de un buque a un puerto:

Todo buque incluido en el apartado 3.2 que solicite escala en un puerto, debe emitir, con antelación, a la autoridad de protección portuaria y a la capitanía marítima correspondiente, la siguiente información:

- a) Confirmación de la existencia de un certificado válido del buque, indicando el nombre de la autoridad que lo ha expedido.
- b) Nivel de protección al que opera el buque en ese momento.
- c) Nivel de protección al que haya operado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto.
- d) Medidas especiales o adicionales de protección que haya tomado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto.
- e) Procedimientos de protección del buque durante cualquier actividad de buque a buque.
- f) Cualquier otra información de carácter práctico relacionada con la protección, a excepción del contenido del plan de protección del buque, de acuerdo con las recomendaciones contenidas en la parte B del Código PBIP (ISPS).

La información a que se refiere las letras c), d) y e) deberá comprender la relativa a las últimas diez instalaciones portuarias visitadas por el buque.

El contenido de dicha información debe remitirse, por la autoridad de protección portuaria al oficial de protección del puerto y de la instalación portuaria en la que el buque pretenda hacer escala y a la correspondiente Comandancia de la Guardia Civil.

La información citada en el párrafo anterior será facilitada:

- a) Con al menos 24 horas de antelación a la entrada del buque en el puerto.
- b) A más tardar en el momento en que el buque salga del puerto anterior, si la duración del viaje es inferior a 24 horas.
- c) Si no se conoce el puerto de escala o si éste se modifica durante el viaje, desde el momento en que ese puerto de escala es conocido.

La autoridad de protección portuaria denegará la entrada al puerto a todo buque del que no se reciba la información requerida en el apartado anterior, excepto si el buque se encuentra exento del suministro de dicha información.

El oficial de protección de la instalación portuaria y el del puerto elaborarán respectivamente un informe sobre el procedimiento seguido con cada buque que haya estado sometido a un suceso que afecte a la protección marítima.

La Dirección General de la Marina Mercante puede eximir de la obligación de remitir la información anteriormente citada a los buques dedicados a servicios regulares entre instalaciones portuarias de puertos situados en territorio español, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que la compañía explotadora de los servicios regulares confeccione y tenga al día una lista de los buques afectados y la transmita a la capitanía marítima y a la autoridad de protección de los puertos de escala correspondientes.
- b) Que por cada viaje realizado se tenga a disposición de la capitanía marítima y de la autoridad de protección portuaria, por si la solicitase, dicha información.

Cuando se preste un servicio regular internacional entre un puerto español y otro de otro Estado perteneciente a la Unión Europea, la Dirección General de la Marina Mercante puede solicitar a la autoridad competente del otro Estado la concesión de una exención para dicho servicio conforme a las condiciones establecidas en el apartado anterior. Asimismo, la Dirección General de la Marina Mercante es el órgano competente para la concesión de las exenciones solicitadas por otro Estado para los puertos españoles de escala, debiendo emitir informe previo la autoridad de protección portuaria española afectada.

La capitanía marítima y la autoridad de protección portuaria afectada, deben verificar cada seis meses el cumplimiento de las condiciones establecidas para la concesión de exención para la obligación de remitir la información para la seguridad portuaria. Si alguna de las condiciones establecidas en la exención no se cumpliera, se informaría de ello a la Dirección General de la Marina Mercante, que dejaría sin efecto la exención otorgada a la compañía, trasladándola de su resolución.

La Dirección General de la Marina Mercante posee una lista de las compañías y buques que gozan de exenciones de aplicación de la citada información, la cual debe mantenerse actualizada, y ser remitida por la Secretaría General de Transportes a la

Comisión Europea y a todo Estado miembro afectado por las líneas regulares de compañías que disfruten de dichas exenciones.

7.4.4.4 Control del acceso a los puertos.

El control de acceso a los puertos se efectúa según lo dispuesto en el plan de protección del puerto.

Los sistemas de control de accesos no pueden impedir o restringir la actuación de los componentes de los Cuerpos o Fuerzas de seguridad del Estado, ni de cualquier otra autoridad con competencias en el área portuaria, siempre que estén debidamente acreditados e identificados, debiendo prestarse la necesaria colaboración e información recíproca entre los componentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y los integrantes de controles de acceso, para el mejor y más eficaz cumplimiento de las funciones de ambos.



Figura 28: Control de acceso portuario. Fuente: www.aduanas.gub.uy

7.4.4.5 Tratamiento de la información de protección.

Las Autoridades de protección portuaria, así como las entidades y organismos públicos y privados deben establecer y aplicar los procedimientos necesarios para asegurar el mantenimiento de la confidencialidad de las materias tratadas, contra accesos o divulgación no autorizados, en particular en lo relativo a:

a) Información relativa a las evaluaciones de protección y planes de protección de los buques, de las instalaciones portuarias y de los puertos.

b) Información relativa a los informes y registros previstos anteriormente.

Asimismo, debe cumplirse el deber de confidencialidad respecto de los informes y registros a los que se refiere el apartado 3.4.4.1 Control de archivos, informes y registros.

7.4.4.6 Control de la aplicación de la normativa sobre protección marítima.

Hay establecido un sistema de inspecciones que garantiza la supervisión periódica de la implantación de los planes de protección de los puertos. Mediante una orden conjunta de los Ministros de Fomento y del Interior, se regulan los siguientes aspectos del sistema de inspecciones:

a) Unos requisitos mínimos de capacidad, funciones y responsabilidades de los inspectores.

b) Procedimiento de reconocimiento y acreditación de los inspectores.

c) Normas generales de funcionamiento del sistema de inspecciones.

d) Plan de formación para los inspectores.

e) Procedimiento de tramitación y control documental de los informes correspondientes.

f) Procedimientos para garantizar la confidencialidad de la información relativa a las inspecciones.

7.4.4.7 Asignación de funciones en los puertos de interés general y en las instalaciones portuarias ubicadas en la zona de servicio de los mismos.

Las Autoridades Portuarias de los puertos de interés general tienen la consideración de autoridad de protección portuaria de los puertos cuya gestión tienen atribuida y deben ejercer las funciones que les han sido encomendadas.

El organismo público Puertos del Estado tiene asignadas las siguientes funciones sobre protección portuaria:

a) La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado que tengan asignadas competencias en relación con la protección de las instalaciones portuarias y de los puertos.

b) El otorgamiento de la declaración de cumplimiento del puerto.

- c) La acreditación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos.
- d) El desarrollo, implantación y aplicación del sistema de inspecciones sobre implantación de los planes de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos.
- e) El reconocimiento y acreditación de las organizaciones de protección Reconocidas para las instalaciones portuarias y para los puertos.
- f) La fijación de criterios para el establecimiento de acuerdos entre puertos españoles y los de otros Gobiernos contratantes del Convenio SOLAS en su versión enmendada, en materia de protección portuaria de forma que, durante la interfaz buque-puerto se permita el mantenimiento de la eficacia de las medidas de protección reglamentariamente exigibles, se pueda facilitar el tráfico marítimo, en particular en materia de intermodalidad, logística y transporte combinado, así como en el ámbito del transporte marítimo de corta distancia, y en el tráfico marítimo de pasajeros y vehículos en buques de pasaje de trasbordo rodado.
- g) El desarrollo, administración y control de un sistema informático que facilite la implantación de la normativa relativa a la protección de las instalaciones portuarias y los puertos del sistema portuario español, la gestión de la protección portuaria, así como un fácil acceso a la información contenida en los planes de protección y la salvaguardia del mantenimiento de la confidencialidad de la información gestionada en dicho sistema.
- h) El desarrollo de sistemas de gestión de la protección portuaria que permitan su integración con otros sistemas de control de la seguridad requeridos en el ámbito portuario por otra normativa.

7.4.4.8 Régimen sancionador [8].

Una vez aprobado por Ley el régimen específico sancionador en materia de protección portuaria, se aplicará el régimen contenido en el Título IV del Libro tercero. Régimen de policía del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante., o, cuando corresponda, las normas reguladoras de la seguridad pública. (Regimen Sancionador, 2011)

De acuerdo con el principio de legalidad, sólo constituyen sanciones administrativas portuarias, las acciones u omisiones tipificadas en el Real Decreto Legislativo sobre la Ley de Puertos del Estado y de la marina mercante.

Este Real Decreto Legislativo establece un listado de infracciones que pueden ser calificadas en:

- a) Leves,
- b) Graves
- c) Muy graves

Por otro lado de acuerdo al bien jurídico de protección, se pueden clasificar en:

- a) Las relativas al uso del puerto y sus instalaciones y al ejercicio de actividades que se prestan en él, y particularmente, las relativas a la prestación de servicios portuarios.
- b) Aquellas que se refieren a las actividades sujetas a previa autorización, concesión o licencia.

En el siguiente cuadro se resumen las actuaciones que constituyen infracciones leves en materia portuaria, así como las sanciones económicas:

Infracciones leves		Sanciones
Uso del puerto e instalaciones	Incumplimiento del Reglamento de Explotación y de Policía	Multa hasta 60.000 €
	Incumplimiento de las Ordenanzas portuarias o de instrucciones de la autoridad Portuaria relativas a las operaciones marítimas	
	Realización de estas con riesgo para las obras, instalaciones, equipo portuario u otros buques, o sin adoptar precauciones.	
	El incumplimiento de las Ordenanzas Portuarias o de instrucciones de la Autoridad Portuaria relativas a la mercancía.	
	La utilización no autorizada o de los equipos portuarios.	
	El incumplimiento de las ordenanzas o instrucciones de la Autoridad Portuaria relativas a la ordenación de los tráficos y modos de transporte terrestre o marítimo.	
	Facilitación de información incorrecta en relación con los buques, mercancías, etc..., especialmente sobre los datos que sirvan de base para la aplicación de las tarifas portuarias.	

	Causación negligente o dolorosa de daños a obras, instalaciones, equipos, mercancías, etc..., situados en la zona portuaria.	
	El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia de seguridad marítima o de contaminación se dicten por los órganos competentes.	
	Cualquier otra actuación u omisión que cause daños o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación.	
Actividades sujetas a previa autorización, concesión o prestadas mediante licencia	El incumplimiento de las condiciones de los títulos administrativos, de las licencias que habiliten para la prestación de servicios portuarios o de los Pliegos de Prescripciones Particulares	
	Publicidad exterior no autorizada.	
	Facilitación de información incorrecta.	
	Incumplimiento de las obligaciones establecidas en la legislación portuaria.	
	Incumplimiento del Reglamento de Explotación y Policía, del Reglamento de Practicaje o de otras normas que regulen la actividad portuaria.	

Las infracciones graves constituyen en materia portuaria las acciones u omisiones descritas en las infracciones leves, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

Infracciones Graves		Sanciones
Uso del puerto y ejercicio de actividades	Actuaciones que impliquen un riesgo grave para las personas.	Multa hasta 300.000 €
	Incumplimiento de normas o instrucciones sobre almacenamiento de mercancía peligrosa o su ocultación.	
	El ofrecimiento de dádivas al personal de la Autoridad Portuaria, y su aceptación o exigencia por parte de este, al objeto de captar su voluntad	Multa hasta 120.000 €
	Incumplimiento de la normativa relativa a las operaciones de carga y descarga o contratar un número menor de trabajadores portuarios respecto del legalmente previsto o comprometido	
	La obstrucción a las fuentes de policía.	
	Falseamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria	

Prestación de servicios portuarios	Incumplimiento en el mantenimiento de los niveles de rendimiento y calidad.	Multa hasta 602.000 €
	Utilización de medios distintos a los establecidos en la licencia, causando daños.	
	Negativa, obstrucción o falta de colaboración con la inspección.	
	Incumplimiento de los requerimientos de información a la Autoridad Portuaria.	
	Transmisión, total o parcial, de las licencias sin autorización.	

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los dos artículos anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 6.000 euros, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:

Infracciones muy Graves		Sanciones
Uso del puerto y ejercicio de actividades	Actuaciones que impliquen un riesgo muy grave para la seguridad o salud de las personas.	Multa hasta 601.000 €
	La realización de obras o instalaciones sin título, así como el aumento de la superficie o volumen autorizado cuando se hubiere desatendido el requerimiento de la Autoridad Portuaria	Multa del 50% del valor obras
Prestación de servicios portuarios	Prestación de servicios portuarios sin licencia	Multa hasta 3.005.000 €
	Incumplimiento grave y reiterado de las obligaciones de servicio público	
	Incumplimiento de las instrucciones dada para salvaguardar la libre competencia	
	Incumplimiento grave y reiterado de las condiciones esenciales impuestas a los titulares de la licencia	

Además de las sanciones anteriormente citadas, se puede establecer la posibilidad de otras sanciones distintas del pago de la correspondiente multa. En el concreto ámbito de las infracciones portuarias se establecen las siguientes:

Infracción		Sanción accesoria
Infracción muy grave en el ejercicio de actividades de utilización del dominio publico		Inhabilitación temporal entre 3 y 5 años para obtener autorizaciones o concesiones en el ámbito del puerto correspondiente o para desarrollar las actividades.
Infracción relativa a usos o actividades portuarias en el marco de autorizaciones de servicios comerciales o licencias de servicios portuarios.	Leve	Suspensión temporal hasta 1 mes para realizar la actividad o el servicio
	Grave	Suspensión temporal hasta 6 meses para realizar la actividad o el servicio
	Muy Grave	Suspensión o inhabilitación temporal hasta 5 años para realizar la actividad o el servicio

8. Análisis de la evolución de la legislación sobre protección de puertos en España:

La protección portuaria ha sido un asunto importante desde el ataque terrorista del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York y la correspondiente creación del código ISPS, ya que empezó con una serie de reglas “básicas” y hoy en día continua creciendo la regulación en materia de protección portuaria, ya que se debe seguir mejorando este aspecto debido a que, en mi punto de vista, continúan habiendo fallos en seguridad por arreglar.



Figura 29: Polizón en el jet de un fast ferrie en el puerto de Tánger: Fuente: www.politica.elpais.com/

Por ejemplo, en mi opinión y por mi experiencia, pienso que las medidas de seguridad desde el punto de vista del buque hacia tierra cuando este se encuentra atracado, las medidas son correctas: controles de carga y controles de pasaje separados y estructurados, así como la planificación de los movimientos de la carga, la estructuración de los muelles...etc.) Pero en cambio desde el punto de vista del buque hacia el mar, es decir, toda aquella superficie del buque que no se encuentra cerca del muelle, en mi opinión no tiene ninguna medida de seguridad en ese aspecto y para la cual mi propuesta como mejora en la protección de puertos sería incorporar patrullas de la policía portuaria por el medio acuático, asegurando la seguridad del buque y así como la del puerto.



Figura 30: Polizones en fast ferrie en el puerto de Tánger. Fuente: www.lavanguardia.com

Pienso que sería una gran medida en seguridad ya que no sólo reduciría considerablemente la entrada de polizones en buques sino que también sería una medida antiterrorista, ya que este tipo de sucesos pueden llevar al punto de situaciones de terrorismo, debido a que hay veces que se dan ocasiones de que estas personas llegan al punto de ir armadas.

8.1 Estudio de la implantación del Código ISPS en las instalaciones náutico-deportivas y propuestas de implantación.[2][4][5][14]

En el artículo 3 del Código ISPS referente a su ámbito de aplicación dice claramente que dicho Código es de aplicación exclusivamente en aquellas instalaciones portuarias que presten servicio a buques dedicados a viajes internacionales que sean de pasaje o de carga si estos últimos tienen más de 500 GT.

Así mismo, según el Reglamento (CE) N° 725/2004 cuando se habla de buque se hace referencia exclusivamente a embarcaciones que realicen tráfico marítimo comercial de mercancías o de pasajeros, o cuando se habla de Instalación portuaria se hace referencia al lugar donde se realiza la interfaz buque-puerto, entendiéndose por ésta la interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste.

Por lo tanto si nos planteamos la cuestión de si se aplica el Código ISPS en las instalaciones náutico-deportivas la respuesta es que no. Y mi pregunta es ¿por qué no?

La Directiva (CE) N° 2005/65 del Parlamento sobre mejora de la protección portuaria, cuya finalidad principal es introducir medidas comunitarias orientadas a aumentar la protección de los puertos frente a la amenaza de sucesos que afecten a la protección marítima, establece las medidas de protección que deben ejecutarse en los puertos que alberguen una o más instalaciones afectadas por el código ISPS y también hará que las medidas de protección adoptadas en aplicación del Reglamento (CE) N° 725/2004 se beneficien de la mayor protección alcanzada en las zonas portuarias adyacentes. Y aquí es donde vemos que la mayoría de las instalaciones náutico-deportivas están en dichas zonas, por lo tanto entendemos que sí debería aplicarse también el código ISPS.



*Figura 31*Figura 31: Áreas de aplicación y no aplicación del código ISPS en la bahía de Santander.
Fuente: El autor sobre imagen de google.es/maps

Por poner un ejemplo, en el entorno de la Bahía de Santander nos encontramos con cuatro instalaciones náutico-deportivas, como puede verse en la figura anterior rodeadas en amarillo, mientras que rodeado en rojo está el área en donde es de aplicación el código PBIP (ISPS). Entendemos que tres de los cuatro podría considerarse que se encuentran en las zonas portuarias adyacentes

Según un estudio presentado en la European Marina Conference que tuvo lugar en Palma de Mallorca en Mayo de 2007 titulado “Los planes de autoprotección y seguridad en los puertos deportivos y turísticos” realizado por Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana y dirigido por David Incertis, el 60% de los incidentes que se produjeron en los puertos deportivos de la Comunidad Valenciana y que entrañaron un riesgo para las instalaciones portuarias fueron actos antisociales como allanamientos y hurtos. Pero no se puede descartar la existencia de otros riesgos de naturaleza antisocial de mayor impacto como son la presencia de polizontes, los tráfico ilegales (drogas, armas, etc.) y por último la actividad terrorista.

Como bien es sabido hoy en día existe la presencia de nuevas y recientes amenazas como son el terrorismo internacional y el integrismo islámico. Es por ello por lo que los puertos deportivos pueden ser objetivo terrorista o vía de entrada para su financiación, tanto del tráfico de drogas, como el de armas, o incluso para la introducción de células terroristas. Frente a estas amenazas las preguntas que nos hacemos son las siguientes:

¿Cuentan los puertos deportivos con los recursos suficientes para llevar a cabo los análisis de riesgos pertinentes? ¿Valoran la disposición de medios preventivos? ¿Se cuenta con protocolos, procedimientos o planes de actuación?

Hoy en día la mayoría de estas instalaciones con los medios que cuentan normalmente es como mucho de un sistema de vigilancia privada que realiza las funciones de control de accesos o en algunos puede haber un control de sistemas de CCTV (circuito cerrado de televisión), pero que a todas luces son insuficientes si se comparan con las medidas de protección existentes en puertos con tráfico mercante internacional.

Por ello entendemos que deberían seguirse las pautas de protección que implanta el código ISPS también en los puertos deportivos empezando por implantar entre los usuarios la cultura de la protección, por medio de charlas o cursos específicos.

Otra medida de protección necesaria sería la elaboración de protocolos y planes de actuación preventiva adecuados, ya que en muchos casos el hecho de poseer un plan contra actos antisociales, incluyendo medidas perfectamente asumibles por el puerto, es ya suficiente para coartar y disuadir a posibles delincuentes. Dichos planes de actuación deben centrarse al menos en los siguientes procedimientos:

- Frente a incidencias o requerimientos en el control de personal.
- Ante sospechas de paquetes o bultos abandonados.
- Ante amenazas bomba.
- Ante altercados entre personas.
- Ante abandono o incidentes de o entre vehículos.
- Ante accidentes de personas.
- Ante derrames de carburantes o materiales clasificados
- De reacción frente a actuaciones de vándalos, radicales o violentos

- De reacción frente a agresiones intencionadas si/no programadas
- De actuación cuando se dicten los niveles 2 o 3 de protección

Estos planes deben incluir al menos las siguientes medidas de protección que a mi parecer todas las instalaciones náutico-deportivas deberían cumplir:

- Información permanente sobre las actividades, circulación de personas y vehículos.
- Selección, información y control sobre el personal propio o externo que tiene acceso al puerto y a sus instalaciones.
- Control de acceso de las personas tanto propias como externas. Esto exige el control de identidad, así como el posible registro de bultos del que sea portador.
- Identificación permanente del personal interno.
- Control de vehículos con autorización de entrada.
- Detección y control de aproximación, entrada o salida de embarcaciones no autorizadas.
- Diseño del control de acceso para facilitar la restricción de entrada de personas o vehículos sin suponer obstáculo para las personas o vehículos autorizados.
- Compartimentar el puerto en zonas de diferente nivel de riesgo o amenaza. Esta compartimentación, se activa físicamente en función de los niveles de protección exigidos, imponiéndose un nivel diferente de control en cada una de ellas.
- Señalización clara y permanente de las áreas con diferente autorización de acceso.
- Control integral del personal, vehículos y procesos de suministro.
- Revisión de acceso y etiquetaje de maletas, paquetería, bultos o material embalado.
- Actuación y formulario para restringir la entrada de armas o material tóxico o peligroso tanto en el interior de vehículos como en las embarcaciones con autorización de entrada.
- Apoyo al control de embarque y desembarque de personas y materiales de las embarcaciones autorizadas.

A parte de los planes de protección, otros requisitos mínimos de seguridad que deberían poseer las instalaciones, como:

- Sistema de detección de intrusión en la valla perimetral
- Sistema de detección de paso y movimiento en los viales del puerto
- Sistema de detección de intrusión áreas críticas o de interés
- Sistema de CCTV perimetral y zonas de control de acceso
- Sistema de CCTV cubriendo viales y zonas críticas
- Equipos de control de fondeo para revisiones de cascos en entrada/salida puerto
- Barrera de detección de aproximación a embarcaciones amarradas en el exterior
- Centro de control de seguridad y zona de atención externa
- Áreas de control de acceso
- Señalización de áreas y prioridades
- Equipos de señalización y barreras para corte o desvío de circulación
- Equipo electrógeno portátil para emergencias puntuales

9. Conclusiones

No cabe duda alguna que el transporte marítimo desempeña un papel crucial en el comercio marítimo internacional, siendo el medio más rentable para el transporte de mercancías a largas distancias.

Por lo tanto, para que se pueda desempeñar la labor del transporte de mercancías por vía marítima los puertos juegan un grandísimo papel y evidentemente la protección del puerto es fundamental en el comercio internacional, por lo cual es necesario garantizar la seguridad de todas las personas que trabajan tanto en los buques como en el puerto, además de garantizar la seguridad de los barcos y de su carga.

Por ese motivo, la Organización Marítima Internacional (OMI), desde que fue establecida, se ha dedicado a promover mecanismos de cooperación en el campo de prácticas y regulaciones sobre la actividad naviera dentro del comercio internacional. Por ello su preocupación la enfoca a la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar, ocasionada por los buques. Es por este motivo, que tras los trágicos accidentes ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, se acordara a elaboración de nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, modificando el convenio SOLAS para incluirle los capítulos XI-1 y XI-2, medidas para aumentar la seguridad y la protección marítima, y encargando la redacción del “Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (ISPS Code, en Inglés, o PBIP en Español) al Comité de Seguridad Marítima. Este fue sin duda el origen de la continua mejora de las instalaciones portuarias, a partir del cual a lo largo de los años se han ido mejorando y añadiendo reglas en conformidad a la seguridad de los puertos.

Tras la aprobación del código ISPS, por lo que respecta a la comunidad Europea, este código daba orientaciones y propuestas detalladas tanto para los buques como para las instalaciones portuarias, en relación con los análisis de riesgo y los planes de protección que deberán elaborarse, así como en materia de formación y prácticas del personal. En ella se indica asimismo en qué casos y de qué manera deberá cumplimentarse la declaración de protección marítima entre el buque y la instalación portuaria de acogida. Por este motivo, la Comisión Europea consideró que era necesario tomar medidas para garantizar a nivel de toda la Unión Europea la

realización del principal objetivo de estos instrumentos internacionales, a saber, la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias; y también una aplicación armonizada de las nuevas disposiciones, así como igualdad de condiciones en materia de control y acceso a mercados y actividades vinculadas al sector marítimo. Por esta razón, la Comisión decidió adaptar sus anteriores directivas 2002/59/CE y 95/21/CE, para incorporarlas a las nuevas reglas del convenio Solas y del código ISPS, para las cuales se adoptó el Reglamento (CE) nº 725/2004 relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias cuyo objetivo fue instaurar y aplicar medidas comunitarias que mejoren la protección de los buques utilizados tanto en el comercio internacional como en el tráfico nacional, así como las instalaciones portuarias asociadas a los mismos, frente a la amenaza de actos ilícitos deliberados.

Dicho reglamento fue el precursor de la política europea sobre la protección de buques e instalaciones portuarias, el cual ha sido posteriormente modificado y ampliado por otros mandatos tales como la Directiva (CE) 65/2005 sobre la mejora de protección portuaria hasta proponer a nivel nacional cada país su propia legislación en este ámbito como por ejemplo en España el Real Decreto 1617/2007 por el que se establecen las medidas para la Mejora de la Protección de los Puertos y del Transporte Marítimo.

Todas estas mejoras en relación a la protección de puertos son las que he expuesto en este trabajo analizándolas, y por ello he llegado a describir algunas propuestas para mejorar ya que a mi parecer no se llevan a cabo, pero serian de una gran ayuda para garantizar la seguridad dentro de las instalaciones portuarias. Tales propuestas son: la mejora de las medidas de seguridad desde el punto de vista del buque hacia el lado de la mar, es decir, toda aquella superficie del buque que no se encuentra cerca del muelle; así como la propuesta de aplicación del Código ISPS a las instalaciones náutico-deportivas.

Para concluir sólo quiero destacar la importancia de cumplir y mejorar las medidas y reglamentos para la seguridad portuaria ya que es un tema de vital importancia para asegurar el comercio marítimo. Como dice el refranero español: *“Lo que sea de la mar, todo es azar”*.

10. Documentación:

10.1 Bibliografía:

- [1] Convenio para la Represión de Actos ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima 1988.
- [2] Reglamento (CE) N° 725/2004 relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.
- [3] Reglamento (CE) N° 884/2005 de la Comisión, por el que se fijan los procedimientos para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima
- [4] Directiva (CE) N° 65/2005 sobre la mejora de la protección portuaria
- [5] Real Decreto 1617/2007 por el que se establecen medidas para la Mejora de la Protección de los Puertos y del Transporte Marítimo
- [6] Reglamento (CE) N°324/2008 por el que se fijan los procedimiento revisados para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima
- [7] Informe de evaluación sobre la aplicación de la Directiva sobre mejora de la protección portuaria
- [8] Real Decreto Legislativo 2/2011 por el que se aprueba el Texto Refundido de la ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante
- [9] Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

Páginas Web:

- [10] www.imo.org
 - www.imo.org/ourwork/security/instruments/pages/ispscode.aspx
 - [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
- [11] www.boe.es
 - www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2004-7122

- <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2005-14679>
- http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2007-21917
- <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-16467>
- <http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2009-80664>

[12] www.europa.eu

- http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/12416_2_es.htm
- http://europa.eu/rapid/press-release_PRES-11-146_en.htm?locale=en

[12] www.eur-lex.europa.eu

- http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/;ELX_SESSIONID=qc26JndTghxGbpfGgvJMpq1Qrkn3WbjlMJLghJyqP1pSKxY0yNbj!963755772?uri=CELEX:32005L0065
- <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2004:0076:FIN>
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004R0725:ES:NOT>
- <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1412325079608&uri=CELEX:32005R0884>
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:098:0005:0010:ES:PDF>
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:310:0028:0039:ES:PDF>

[14] www.enapu.com.pe

- www.enapu.com.pe/spn/pdf/pbip.pdf

[15] www.legislacion.asamblea.gob.ni

- www.legislacion.asamblea.gob.ni/Internacionales.nsf/xpInternac.xsp?documentId=90490A0ADEF4EEEF062579E900567804&action=openDocument&SessionID=DB87JLRKET

10.2 Figuras:

- 1) Ataque al buque vllc Limburg
http://i.telegraph.co.uk/multimedia/archive/02373/Limburg_2373232b.jpg
(última visita a este enlace 04-06-2015)
- 2) Ataque 11 de septiembre de 2001 a las torres gemelas
http://www.javeriana.edu.co/javerianaestereo/portal_919/?attachment_id=2633#.VC5hGfl_uOI (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 3) Código ISPS
<http://www.saint7i.com/services/security-audit-isps-compliance/> (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 4) Automatic Information System
http://en.wikipedia.org/wiki/Automatic_Identification_System (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 5) Guardia de navegación
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d7/Wheelhouse_on_Bro_Elizabeth.jpg (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 6) Carga de buque portacontenedores en el puerto de Veracruz
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6e/Detalle_del_Puerto-Veracruz-Mexico.jpeg (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 7) Buques cableros atracados
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ef/Barcos_en_la_Escollera_Norte_del_Puerto_de_Mar_del_Plata.JPG (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 8) Buque "Norway" ex France amarrado a un muelle en el puerto de Bremerhaven (Alemania)
[http://www.google.es/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fupload.wikimedia.org%2Fwikipedia%2Fcommons%2F9%2F93%2FShipNorway.JPG&imgrefurl=http%3A%2F%2Fes.wikipedia.org%2Fwiki%2FMuelle_\(construcci%25C3%25B3n\)&h=1200&w=1600&tbnid=oYLGXY_sXCe1FM%3A&zoom=1&docid=6eEwN9iW5wbnRM&ei=WmUuVNPEC9HnatuugMAH&tbm=isch&ved=0CC4QMygPMA8&iact=rc&uact=3&dur=3661&page=1&start=0&ndsp=20](http://www.google.es/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fupload.wikimedia.org%2Fwikipedia%2Fcommons%2F9%2F93%2FShipNorway.JPG&imgrefurl=http%3A%2F%2Fes.wikipedia.org%2Fwiki%2FMuelle_(construcci%25C3%25B3n)&h=1200&w=1600&tbnid=oYLGXY_sXCe1FM%3A&zoom=1&docid=6eEwN9iW5wbnRM&ei=WmUuVNPEC9HnatuugMAH&tbm=isch&ved=0CC4QMygPMA8&iact=rc&uact=3&dur=3661&page=1&start=0&ndsp=20) (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 9) Patrullera de la guardia civil
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/03/Patrullera_Cabo_de_Gata-1.JPG (última visita a este enlace 04-06-2015)

- 10) Medidas de protección marítima.
<http://lmeridag.files.wordpress.com/2011/02/codigo-pbipisps-codemedidas-de-proteccion-fotos2.png>7 (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 11) Terrorismo en puertos de Yemen
http://www.safety4sea.com/images/home/13137_5816_1.jpg (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 12) Explosión tanque de fuel en el puerto de Gibraltar
<http://www.lalineadigital.es/wp-content/uploads/2011/05/EXPLOSION-TANQUE-CENTENO-EN-GIBRALTAR-MARCOS-MORENO04.jpg> (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 13) Escudo Organización Marítima Internacional
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f8/OMI_Bandera.jpg (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 14) Asamblea de la OMI
http://2.bp.blogspot.com/Zi6lorAhyjI/Uo5DCZWJXhI/AAAAAAAAAKjg/2veiJV_Vk6s/s1600/Imagen+1.png (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 15) Inspección de mercancías
<http://1.bp.blogspot.com/f0HSuW2ANOc/Uk18wNtEMRI/AAAAAAAAAAdc/7D8mecXwHVI/s1600/IRS+U+012.jpg> (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 16) Gráfico de los 20 puertos más importantes de Europa
http://europa.eu/rapid/exploit/2013/05/MEMO/ES/m13_448.esi/Pictures/10000000000024000000258D8D0D7E2.jpg (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 17) Sede de la Organización Marítima Internacional
<http://www.ecoticias.com/latam/ecoticias.pe/dia-maritimo-mundial-peru.jpg>
(última visita a este enlace 04-06-2015)
- 18) Cámara en puerto
<http://centroandaluz.net/blog-academia/wp-content/uploads/2014/03/puerto.jpg>
(última visita a este enlace 04-06-2015)
- 19) Comité Consultivo
<http://eldia.es/eldiaes/imagenes/2013/05/23/1369324165125g.jpg> (última visita a este enlace 04-06-2015)

- 20) Plano del puerto de Algeciras
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/e/ea/Puerto_de_Algeciras_2008.jpg/220px-Puerto_de_Algeciras_2008.jpg (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 21) Áreas de aplicación del Código ISPS en el puerto de Valencia
<http://sewervac.es/wp-content/uploads/2012/01/puerto-valencia-2.jpg> (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 22) Control de pasaje en puerto
<http://www.atlantico.net/media/atlantico/images/2014/07/22/2014072203113390368.jpg> (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 23) Inspección de vehículo en la entrada del puerto de Algeciras
http://www.diariosur.es/prensa/noticias/200901/27/fotos/007D2CG-GIB-P1_1.jpg (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 24) Cargamento requisado por la policía
http://www.abc.com.py/imagenes/2013/06/19/el-cargamento-que-fue-incautado-ayer-en-puerto-fenix-de-mra-se-habla-de-un-valor-de-5-millones-de-dolares-595_400_185621.jpg (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 25) Control entrada de vehículos en el puerto de Algeciras
http://losviajesdemariano.com/im/mrr/mrr_31a.jpg (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 26) Prácticas contra incendios en puerto
<http://fotos00.laopinioncoruna.es/2014/09/24/646x260/simulacro-puerto.jpg> (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 27) Prácticas de protección de puerto de nivel 3 del puerto de Manzanillo
<http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec//simulacro.jpg> (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 28) Control de acceso portuario
<http://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/file/10566/1/p1039114.jpg> (última visita a este enlace 04-06-2015)
- 29) Polizón en el jet de un fast ferriy en el puerto de Tánger
http://ep00.epimg.net/politica/videos/2013/06/09/actualidad/1370775129_10035199806900_fotograma_6.jpg (última visita a este enlace 04-06-2015)

30) Polizones en fast ferry en el puerto de Tánger

http://img02.lavanguardia.com/2014/05/19/Los-dos-jovenes-escondidos-en-54407070598_51351706917_600_226.jpg (última visita a este enlace 04-06-2015)

31) Áreas de aplicación y no aplicación del código ISPS en la bahía de Santander

<https://www.google.es/maps/@43.4372709,-3.7909863,9307m/data=!3m1!1e3>
(última visita a este enlace 04-06-2015)

AVISO:

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Grado de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros,

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Grado así como el profesor tutor/director no son responsables del contenido último de este Trabajo.”