



Comisión
Portuaria
Nacional
Guatemala

MANUAL DE INTRODUCCIÓN A LA **PROTECCIÓN PORTUARIA**



Adaptación

Lic. Carlos Enrique Avelar Mateo
Director de Protección Portuaria

Edición y Revisión

Dirección de Formación y Capacitación

Diagramación y Diseño

Unidad de Comunicación y Relaciones Públicas

La Comisión Portuaria Nacional ha adoptado todas las precauciones razonables para verificar la información que figura en la presente publicación. No obstante, el material publicado se distribuye sin garantía de ningún tipo, ni explícita ni implícita. El lector es responsable de la interpretación y el uso que haga de este material, y en ningún caso la Comisión Portuaria Nacional podrá ser considerada responsable de daño alguno causado por su utilización. La Comisión Portuaria Nacional es la única y exclusiva titular de los Derechos de Autor de la presente obra. Queda prohibida la reproducción, venta y difusión del presente documento por terceros ajenos a la Comisión.

El presente documento puede ser citado de la siguiente forma:

Manual de Introducción a la Protección Portuaria, Comisión Portuaria Nacional.

© DERECHOS RESERVADOS 2024
COMISIÓN PORTUARIA NACIONAL

Las fotografías incluidas en este manual son proporcionadas por la Comisión Portuaria Nacional, Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, Empresa Portuaria Quetzal, Terminal Ferroviaria Puerto Barrios y son utilizadas con fines académicos.

COMISIÓN PORTUARIA NACIONAL



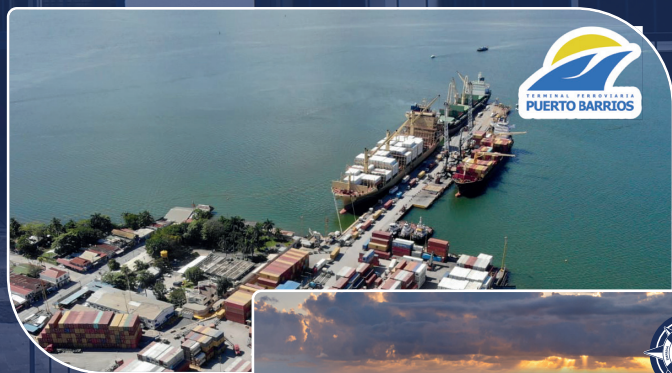
COMISION PORTUARIA



Puertos de Guatemala



A NACIONAL





Comisión
Portuaria
Nacional
Guatemala



ÍNDICE

Prólogo -----	10
Terminología común -----	12
MÓDULO 1: Protección portuaria -----	16
Unidad 1: Generalidades del Código PBIP -----	17
Objetivos del Código PBIP -----	17
Ámbito de aplicación -----	18
Unidad 2: Proceso de implantación del Código PBIP -----	20
Responsabilidades de la Autoridad Designada -----	20
Niveles de Protección -----	23
Declaración de Protección Marítima -----	24
Unidad 3: Implementación de la protección portuaria -----	26
Protección de la instalación portuaria -----	26
Evaluación de la protección de la instalación portuaria -----	27
Plan de protección de la instalación portuaria -----	30
Oficial de protección de la instalación portuaria -----	31
MÓDULO 2: Control y cumplimiento -----	34
Unidad preparatoria -----	35
Unidad 1: Funciones de control y cumplimiento -----	35
Equipo auditor interinstitucional -----	35
Auditorías de protección -----	36
Inspecciones no anunciadas -----	36
Plan de acción correctiva -----	37
Unidad 2: Formación, ejercicios y prácticas -----	37
Formación -----	37
Ejercicios y prácticas -----	38
MÓDULO 3: Ejercicio de tablero -----	42
Unidad preparatoria -----	43
Unidad 1: Toma de decisiones en situaciones críticas -----	43
Propósitos -----	44
Reglas del ejercicio -----	45
Escenario hipotético -----	46
Situación particular -----	47
Anexo Eventos críticos del ejercicio de la aplicación del PPIP ---	48
Bibliografía -----	53



PRÓLOGO

Los puertos son parte esencial de la cadena logística del transporte y la distribución, siendo los motores de la economía de una nación. Sin embargo, muchas veces la falta de recursos financieros, problemas de equipos, así como el cumplimiento de estándares internacionales de protección cada vez más exigentes, frustran los intentos de algunos países de contar con instalaciones portuarias protegidas.

En un mundo globalizado, la competitividad es determinante para el desarrollo económico de los países. No obstante, esta conlleva riesgos de protección en cada uno de los pasos de la cadena logística, no solo en los buques sino en las instalaciones portuarias, por lo cual se deben reforzar los mecanismos de protección desde el origen de los procesos.

Asimismo, el aumento del comercio marítimo internacional también ha generado más posibilidades de amenazas, representando un nuevo desafío para las autoridades y administraciones portuarias ya que, deben tener la capacidad de absorber estos eventos indeseables e inesperados con el impacto mínimo y la recuperación inmediata de las operaciones.

Las instalaciones portuarias deben garantizar a sus asociados de negocios la confianza de que se cuentan con medidas de protección adecuadas y proporcionadas, para contribuir con la competitividad del país y la facilitación del comercio marítimo internacional.

Es por eso que después de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América, la Organización Marítima Internacional (OMI) preparó el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), el cual fue adoptado por la Conferencia Diplomática celebrada en Londres del 9 al 13 de diciembre de 2002, entrando en vigencia para los Estados miembros el 1 de julio de 2004.

El Estado de Guatemala, nombró a la Comisión Portuaria Nacional (CPN) como Autoridad Designada para la implementación de dicha normativa internacional en todas las instalaciones portuarias y la verificación de su cumplimiento.

Por el mandato designado para la verificación del cumplimiento de dicha normativa, la Comisión Portuaria Nacional ha preparado el siguiente manual para acrecentar la importancia que tiene la protección portuaria en beneficio del comercio marítimo internacional, el cual es necesario se conozca y difunda entre: usuarios, importadores, exportadores, funcionarios de entidades reguladoras, colaboradores de empresas portuarias, entre otros.

Por tanto, se hace necesaria la coordinación de esfuerzos y trabajo conjunto con las áreas de protección, recursos humanos, comunicación y relaciones públicas para informar, difundir y sensibilizar al público objetivo sobre la importancia de la implementación de medidas de protección tendientes al cumplimiento de la normativa de referencia.

La Comisión Portuaria Nacional, luego de la experiencia y conocimientos adquiridos en el trabajo de campo y de hacer las correcciones necesarias derivadas de la observación y análisis, presenta este “Manual de Introducción a la Protección Portuaria” que es fundamental para consolidar las acciones en el ámbito de la protección que son aplicadas en las instalaciones portuarias.





TERMINOLOGÍA COMÚN

Protección portuaria: Combinación de medidas destinadas a proteger las instalaciones portuarias y la interfaz buque-puerto, con la finalidad de **prevenir** situaciones delictivas y en caso se concreten, **contrarrestar** el impacto derivado de las mismas.

Gobierno Contratante: Un Gobierno que ha acordado regirse por el Convenio SOLAS.

Autoridad Portuaria: Institución estatal rectora en la materia portuaria, que ejerce las competencias relativas a la explotación, desarrollo, normatividad y reglamentación del Sistema Portuario Nacional. La ejerce el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV).

Autoridad Designada: Organización o administración del Gobierno Contratante responsable de la implantación de las disposiciones del presente capítulo relativas a la protección de la instalación portuaria y a la interfaz buque-puerto desde el punto de vista de la instalación portuaria.

Sistema Portuario Nacional –SPN–: Es el conjunto de instituciones, empresas, instalaciones portuarias, terminales especializadas, equipos, vías de aproximación y los servicios asociados, que tienen como finalidad coordinar, supervisar, dirigir, diversas actividades relacionadas con buques de pasaje, comercio internacional por la vía marítima, así como transportar y trasladar bienes vinculados a este.

Instalación portuaria: Lugar determinado por el Gobierno Contratante o la Autoridad Designada donde tiene lugar la interfaz buque-puerto. Esta incluirá, según sea necesario, zonas de fondeo, atracaderos y accesos desde el mar.

Interfaz buque-puerto: 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 este.

Servicios portuarios: Son las actividades dirigidas a posibilitar la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de protección, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación. Se clasifican en practicaje, remolcaje, amarre y desamarre, embarque y desembarque de pasajeros, carga y descarga de equipajes, recepción de desechos generados por el buque, manipulación de mercancías, entre otros.

Puerto: Zona geográfica definida por el Gobierno Contratante o la Autoridad Designada, incluidas las instalaciones portuarias, tal como se definen en el Código PBIP, en la que se desarrollan actividades marítimas portuarias y de otra índole.

Evaluación de protección de la instalación portuaria (EPIP): Gestión de riesgos realizada por la Autoridad Designada, que se facilita a los OPIP como paso previo a la elaboración de un PPIP, o la revisión o enmienda de un PPIP aprobado.

Riesgo: Probabilidad de que se concrete una amenaza o evento, siendo los factores que lo componen: amenaza, impacto y vulnerabilidad.

Amenaza: Es el potencial que tiene un factor externo de cometer un acto ilícito contra un objetivo concreto, basado en la intención y los medios del perpetrador.

Suceso que afecta a la protección portuaria. Todo acto o circunstancia que levante sospechas de causar un daño a la instalación portuaria, interfaz buque-puerto, inclusive el buque atracado, amarrado o fondeado.

Impacto: Es la magnitud de daños que podría esperarse si se produjera un suceso o una amenaza a la instalación portuaria.

Vulnerabilidad: Factor interno, cuyas condiciones y características hacen susceptible a una instalación portuaria, de que se concrete un acto ilícito deliverado.

Plan de protección de la instalación portuaria (PPIP): Es un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentran dentro de la instalación portuaria, la carga, las unidades de transporte, las provisiones al buque, de los riesgos de que un suceso pueda afectar a la protección portuaria.

Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP): Persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del PPIP y para la coordinación con los Oficiales de protección del buque (OPB) o con los Oficiales de la Compañía de protección marítima (OCPM).



Nivel de protección: Graduación del riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que afecte a la protección portuaria.

Nivel de protección 1 (Normal): El nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección en todo momento.

Nivel de protección 2 (Reforzado): El nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la instalación portuaria.

Nivel de protección 3 (Excepcional): El nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la instalación portuaria, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

Ejercicio: Actividad coordinada y supervisada que generalmente es empleada para probar una tarea, procedimiento o función de un solo proceso del PPIP. Tiene como propósito capacitar al personal en el uso de nuevos equipos, desarrollar nuevas políticas o procedimientos, ejercitar y mantener habilidades actuales.

Práctica: Actividad compleja que debe ser planificada, coordinada y evaluada; en la que varios procesos contenidos en el PPIP se ponen a prueba. A la vez, promueve la activación de planes de respuesta para enfrentar los efectos causados por las amenazas, así la evaluación de los mismos, y contribuye a fortalecer las capacidades del personal involucrado.

Declaración de Protección Marítima (DPM): Acuerdo alcanzado entre un buque y una instalación portuaria con el que realiza operaciones de interfaz, en el que se especifican las medidas de protección que aplicará cada uno.

Implantación de las medidas: Determinación de las instalaciones portuarias cubiertas por las medidas de protección portuaria, es decir, aquellas que deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP), presentar un plan de protección de la instalación portuaria (PPIP) y comunicar su situación, además de la identidad y el título de su OPIP y la fecha de aprobación del PPIP.

Medidas de control y cumplimiento: Medidas que puede adoptar un funcionario debidamente autorizado si cree que existen motivos fundados de que una instalación no cumple lo dispuesto en las medidas de protección portuaria.

Funcionario debidamente autorizado: Persona que labora o representa al Gobierno y se le concede una autorización específica para desempeñar sus funciones, normalmente asociadas con actividades de inspección y control del cumplimiento.

Auditoría de protección: Proceso sistemático, independiente y documentado, para obtener evidencias y evaluarlas de manera objetiva, con el fin de determinar la extensión en que se cumplen los criterios de auditoría. Existen de cumplimiento, refrendo, seguimiento y sorpresiva.

Criterio de auditoría. Conjunto de políticas, procedimientos o requisitos, que se utilizan como una referencia frente a la cual se compara la evidencia de la auditoría.

Evidencia de auditoría: Registros, declaraciones de hechos o cualquier otra información que sean pertinentes para los criterios de auditoría y que son verificables. Puede ser cualitativa (cualquier información no numérica) y/o cuantitativa (datos que pueden ser analizados mediante técnicas matemáticas y estadísticas).

Hallazgo: Resultados de la evaluación de la evidencia de la auditoría, recopilada frente a los criterios de auditoría. Pueden indicar tanto conformidad o no conformidad con los criterios de auditoría como oportunidad de mejora.

Plan de auditoría. Descripción de las actividades y de los detalles acordados de una auditoría.

Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria -DCIP-. Documento expedido a una instalación portuaria por el Estado de Guatemala a través de la Autoridad Designada, después de haber verificado la efectividad de las medidas contenidas en el PPIP y tiene una validez de cinco años y un refrendo anual.

MÓDULO 1



MÓDULO 1

PROTECCIÓN PORTUARIA UNIDAD 1

Generalidades del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

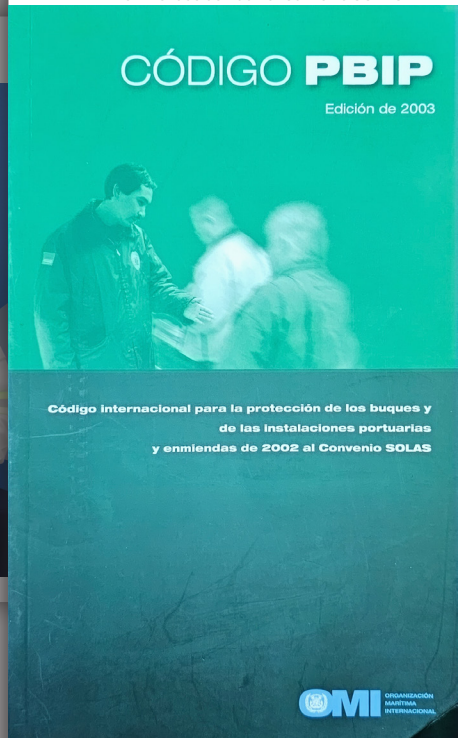
Objetivos del Código PBIP (Código PBIP, sección A/1.2)

1. Establecer un marco internacional que canalice la cooperación a fin de detectar las amenazas para la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afectan a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional, entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales, sectores naviero y portuario.

Figura 1:
Lic. Carlos Enrique Avelar Mateo, Director de Protección Portuaria,
Comisión Portuaria Nacional



Figura 2:
Portada del Código internacional para la protección
de los buques y de las instalaciones portuarias y
enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS





2. Definir las funciones y responsabilidades respectivas a nivel nacional e internacional, con el objeto de garantizar la protección portuaria, de:
 - a. Gobiernos Contratantes.
 - b. Organismos gubernamentales.
 - c. Administraciones locales.
 - d. Sectores naviero y portuario.
3. Garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección.
4. Ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección.
5. Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección portuaria adecuadas y proporcionadas.

Ámbito de aplicación (Código PBIP, sección A/3.1)

El Código PBIP se aplica a

1. Buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad.

*Figura 3:
Terminal de cruceros, Empresa Portuaria Quetzal*



2. Buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo igual o superior a 500 TRB.

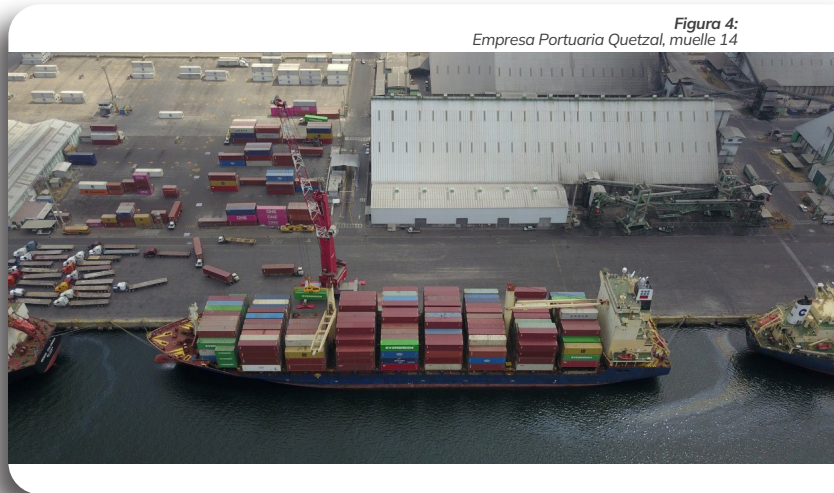


Figura 4:
Empresa Portuaria Quetzal, muelle 14

3. Las instalaciones portuarias que prestan servicio a tales buques que realizan viajes internacionales.

Figura 5:
Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla





UNIDAD 2 Proceso de implantación del Código PBIP

Responsabilidades de la Autoridad Designada (Código PBIP, sección A/4)

Figura 6:
Autoridad Designada, Comisión Portuaria Nacional.



Designación de la instalación portuaria

La Comisión Portuaria Nacional es la responsable de determinar qué empresas serán denominadas “instalaciones portuarias” para los efectos de cumplimiento del Código PBIP y notificará por escrito al representante legal de dicha empresa de tal determinación.

Nombramiento del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP)

Las instalaciones portuarias que hayan sido denominadas como tal, deben designar a una persona para que cumpla las funciones de OPIP, debiendo informar a la Comisión Portuaria Nacional el nombre, teléfono celular y correo electrónico, como punto de contacto las 24 horas del día.

En caso que la persona nombrada no tenga la formación de acuerdo a lo normado por el Reglamento para la protección de las instalaciones portuarias, la Comisión Portuaria Nacional le programará la referida capacitación, para que posteriormente pueda ser acreditada su competencia para el desempeño del cargo.

El oficial de protección deberá realizar todas las funciones que se detallan en el Artículo 14 del Reglamento para la protección de las instalaciones portuarias y en el Código PBIP, sección A/17.2.

Figura 7:
Lic. Carlos Avelar y el OPIP de Terminal Ferroviaria Puerto Barrios



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

La Comisión Portuaria Nacional organiza y coordina un equipo evaluador interinstitucional integrado por funcionarios del Ministerio de Gobernación, Ministerio de la Defensa Nacional, Superintendencia de Administración Tributaria y Comisión Portuaria Nacional, con el cual realizará las EPIP de los tres puertos y ocho terminales especializadas.

Los OPIP de los operadores de servicios portuarios son los responsables de elaborar sus EPIP con el apoyo del OPIP del puerto o terminal especializada donde realiza su operación de interfaz buque-puerto.

Figura 8:
Tecnología Marítima, S.A. (fotografía tomada por Orazul Energy Centroamérica)





Revisión y Aprobación del Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP)

Con la EPIP aprobada, el OPIP de las instalaciones primarias y secundarias elaboran el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP) y lo envían a la Comisión Portuaria Nacional para su revisión y aprobación.

La Comisión Portuaria Nacional revisa y aprueba el PPPIP y lo devuelve a los OPIP de las instalaciones primarias y secundarias para que lo implementen.

Realizar auditorías de protección

La Comisión Portuaria Nacional organiza y coordina un equipo auditor interinstitucional integrado por funcionarios del Ministerio de Gobernación, Ministerio de la Defensa Nacional, Superintendencia de Administración Tributaria y Comisión Portuaria Nacional, con el cual realizará las auditorías de protección a las instalaciones portuarias que tengan una EPIP y un PPPIP aprobado.

El equipo auditor verificará el cumplimiento de lo establecido en el PPPIP, siendo este quien dictamine si procede o no la emisión de la DCIP o el refrendo anual de la Declaración de Cumplimiento.

*Figura 9:
Terminal Ferroviaria Puerto Barrios*



Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria (DCIP)

Con un resultado favorable en la auditoría, la Comisión Portuaria Nacional procede a realizar el trámite correspondiente para la emisión de la Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria, la cual tiene una validez de cinco años, con el refrendo anual en el reverso de la misma.

El proceso de emisión y firma de la DCIP la hace la Comisión Portuaria Nacional en su calidad de Autoridad Designada.

Niveles de Protección (NP)

Los niveles de protección están regulados por el Acuerdo Gubernativo No. 112-2021 “Reglamento para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias” por lo que las instalaciones portuarias deberán regirse por lo normado en el referido Acuerdo Gubernativo.

Estos niveles de protección se aplicarán a todos los puertos, terminales especializadas y operadores de servicios portuarios que integran el Sistema Portuario Nacional y deben ser notificados a todos aquellos buques que expresen su intención de atracar en alguna instalación portuaria.

El OPIP de la instalación portuaria informa al Capitán de Puerto, del aumento del riesgo de que ocurra una amenaza o suceso que pueda afectar la protección y le solicita elevar el nivel de protección a 2 (lo hace como parte de las funciones que tiene dentro del Comité de protección portuaria y con la autorización del Gerente General).

El OPIP de la instalación portuaria informa al Capitán de Puerto, de la probabilidad o inminencia de una amenaza que afecte la protección portuaria y le solicita elevar el nivel de protección de 2 a 3 (lo hace como parte de las funciones que tiene dentro del Comité de protección portuaria y con la autorización del Gerente General). También puede solicitar elevar el nivel de protección 1 al 3 de una vez.

Los cambios en el nivel de protección se autorizarán únicamente cuando se reciba información creíble de que una amenaza a la protección es específica e inminente.

Todas las partes, incluyendo buques, agentes navieros y los demás enlaces con la protección portuaria, serán notificados de cualquier cambio en el nivel de protección por intermedio del oficial de protección de la instalación portuaria en donde se presente la amenaza.



Las instalaciones portuarias designadas exhiben en un lugar visible para los empleados y usuarios de la instalación, incluyendo los buques, un letrero que indique el nivel de protección en que se esté operando (acceso a las oficinas administrativas, al área operativa y al área acuática).

En el caso que exista la necesidad de cambiar el nivel de protección, tal instrucción será comunicada al OPIP por el Capitán de Puerto en forma verbal, y dentro de las tres horas siguientes, se hará por escrito.

En el caso de los buques atracados en la instalación portuaria amenazada, el oficial de protección hará una notificación verbal al representante del buque y al buque mismo a través del canal 16 (VHF). Una notificación por escrito será remitida posteriormente al agente naviero del buque en un plazo de tres horas después de la emisión de la orden verbal.

Una vez que un cambio en el nivel de protección se haya ordenado, el enfoque de todas las partes deberá ser implementar las medidas estipuladas en sus respectivos PPIP.

Declaración de Protección Marítima (DPM)

El propósito principal de una Declaración de Protección Marítima (DPM) es asegurar que exista mutuo acuerdo entre el buque y la instalación portuaria que interactúan, para alcanzar las respectivas medidas de protección que cada uno realizará de acuerdo con lo dispuesto en sus respectivos planes, con la finalidad de garantizar la protección de ambas partes.

Si bien un buque debe dar cumplimiento a la solicitud cursada por una instalación portuaria de realizar una DPM, una instalación portuaria no tiene por qué dar cumplimiento a la solicitud cursada por un buque de elaborar una, aunque sí debe acusar recibo de dicha solicitud.

La DPM está prevista para casos excepcionales, generalmente situaciones de alto riesgo, cuando es necesario llegar a un acuerdo entre la instalación portuaria y el buque con respecto a las medidas de protección que se han de aplicar durante la interfaz buque-puerto en caso las disposiciones del PPIP y las del PPB no contemplen la situación.

La experiencia adquirida desde la entrada en vigor de las medidas especiales para incrementar la protección indica que los buques frecuentemente solicitan una DPM, en parte porque prevén que se les pida que muestren una que abarque visitas portuarias previas, por parte de funcionarios debidamente autorizados por un Gobierno Contratante. No obstante, si bien un buque puede solicitar a una instalación portuaria una, esta no está obligada a elaborarla.

Normalmente no será necesario elaborar una DPM, si tanto la instalación portuaria y el buque regidos por el Código PBIP operan en el nivel de protección 1.

La instalación portuaria deberá elaborar una DPM cuando exista una o más de las siguientes circunstancias:

1. Cuando un buque funcione a un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria.
2. Cuando una instalación portuaria esté funcionando en el nivel de protección 2 y la interfaz buque-puerto implica el traslado, carga o descarga de mercancías peligrosas, productos y sustancias potencialmente peligrosas.
3. Cuando la instalación portuaria funciona en el nivel de protección 2 y la interfaz buque-puerto implica el embarque o desembarque de pasajeros.
4. Cuando la instalación portuaria funciona en el nivel de protección 3.
5. Cuando uno de los últimos diez puertos de recalada de un buque, haya sido de un país que no está en conformidad con el Código PBIP.
6. Cuando un buque haya informado de un incidente o violación de protección antes de entrar a una IP de Guatemala en sus últimos diez viajes.
7. En cualquier otra circunstancia o momento que la “Autoridad Marítima” así lo considere.

La responsabilidad de aceptar una petición para la realización de una DPM con un buque será competencia del OPIP, quien determinará el grado en que la denegación se aplicará y qué información relevante debe ser incluida en caso se elaborara una.





UNIDAD 3 Implementación de la protección portuaria

Protección de la instalación portuaria

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

Figura 10:
Diagrama de la postura para inspección, Comisión Portuaria Nacional



Tienen como propósito prevenir en forma activa y pasiva que ninguna amenaza o suceso pueda afectar la instalación portuaria. Lo anterior se logra mediante la implementación de las siguientes medidas:

1. **Personal** que cumple funciones de protección.
2. **Procedimientos** contenidos en el Plan de protección de la instalación portuaria.
3. **Equipos** que incluyen cámaras de vigilancia, controles biométricos, arcos detectores de metales, rayos “X” para la carga y efectos personales, patrullas terrestres y acuáticas, drones, otros.

4. Medidas físicas como obstáculos naturales o artificiales, muros y mallas perimetrales, alumbrado eléctrico, barreras, señalización, otros.

En el nivel de protección 1, las instalaciones portuarias llevarán a cabo las actividades que se indican en el PPIP, aplicando las medidas adecuadas y teniendo en cuenta las orientaciones que emita la Autoridad Designada, a fin de identificar y tomar las medidas preventivas necesarias contra los sucesos que afecten a la protección. El nivel de protección 1 es el más difícil debido a que las medidas preventivas se mantienen las 24 horas del día, los 365 días del año.

En el nivel de protección 2, se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el PPIP y en el nivel de protección 3, se aplicarán otras medidas concretas especificadas en el PPIP, además de que deberán atender y dar cumplimiento a toda instrucción de protección impartida por el Gobierno Contratante.

Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria (EPIP)



Equipo auditor interinstitucional en Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla y el equipo de protección de la Comisión Portuaria Nacional **Figura 11:**

La evaluación de la protección de la instalación portuaria incluirá, como mínimo, los siguientes elementos:

1. Identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras importantes que se deben proteger.
2. Identificación de las posibles amenazas para esos bienes e infraestructuras y la probabilidad de que se materialicen, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas.



3. Identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas para contrarrestar las amenazas, de los cambios en los procedimientos y de su nivel de eficacia para reducir la vulnerabilidad.
4. Identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con los factores humanos y relativos a las infraestructuras, políticas y procedimientos.

La Autoridad Designada puede realizar la evaluación de la protección de la instalación portuaria abarcando más de una instalación portuaria cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Una vez ultimada la evaluación de la protección de la instalación portuaria, se elaborará un informe que consistirá en un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación y una descripción de las medidas que podrían aplicarse para contrarrestar cada uno de esos puntos vulnerables. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

La EPIP contempla los siguientes aspectos:

1. Protección física.
2. Integridad estructural.
3. Sistemas de protección del personal.
4. Normas y procedimientos.
5. Sistemas radioeléctricos.
6. Sistemas de telecomunicaciones.
7. Sistemas y redes informáticos.
8. Infraestructura de transporte pertinente.
9. Servicios públicos.

Otras zonas que, al sufrir daños, o ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las actividades que se realicen dentro de la instalación portuaria.

Es necesario identificar los bienes que se encuentran dentro de la instalación portuaria de modo que se pueda establecer la importancia relativa de los bienes a proteger.

Entre los bienes que deben considerarse importantes proteger se encuentran los siguientes:

1. Accesos, entradas, vías de acercamiento, fondeaderos y zonas de maniobra y atraque.
2. Instalaciones para carga, terminales, zonas de almacenamiento y equipo de manipulación de la carga.

3. Sistemas tales como redes de distribución eléctrica, sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones y sistemas y redes informáticos.
4. Sistemas de gestión del tráfico de buques en el puerto y ayudas a la navegación.
5. Plantas eléctricas, conductos para el trasvase de carga y suministro de agua.
6. Puentes, vías férreas, carreteras.
7. Embarcaciones de servicio del puerto, como embarcaciones de práctico, remolcadores, gabarras etc.
8. Equipo y sistemas de protección y vigilancia.
9. Aguas adyacentes a la instalación portuaria.

Figura 12:
Terminal Ferroviaria Puerto Barrios



Figura 13:
Zona Libre de Industria y Comercio "Santo Tomás de Castilla"



Figura 14:
Zona Libre de Industria y Comercio
"Santo Tomás de Castilla"

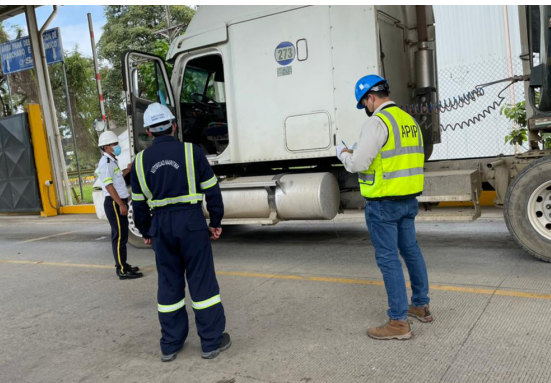


Figura 15:
Terminal Ferroviaria Puerto Barrios





Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP)

La elaboración y revisión del PPIP es responsabilidad del OPIP, que deberá tener en cuenta para tal efecto, la EPIP aprobada y una vez llevado a cabo el proyecto del PPIP deberá enviarlo a la Comisión Portuaria Nacional para su revisión y aprobación.

El PPIP debe exponer de manera detallada y lógica las medidas de protección para responder a las amenazas a la instalación portuaria, reducir las vulnerabilidades de la instalación portuaria y mitigar las posibles consecuencias de un ataque o de incidentes de protección que se puedan dar en la instalación portuaria.

Los capítulos que formarán la estructura del PPIP serán los siguientes:

Preliminares

Información técnica de la instalación portuaria.

Capítulo 1

Procedimientos para la administración del PPIP.

Capítulo 2

Procedimientos operacionales para llevar a cabo los siguientes procesos:

- a. Acceso a la instalación portuaria.
- b. Zonas restringidas.
- c. Manipulación de la carga.
- d. Provisiones al buque.
- e. Equipajes no acompañados.
- f. Vigilancia de protección de la instalación portuaria.

Capítulo 3

Tareas del personal que cumple funciones de protección en la instalación portuaria.

Capítulo 4

Planes de respuesta (los cuales deben estar en concordancia con las amenazas a la protección identificadas en la evaluación de protección de la instalación portuaria -EPIP-).

Los planes de respuesta contra derrames de hidrocarburos, huracanes, inundaciones, terremoto/tsunami, entre otros, en caso sea necesario, deben incluirse como anexos al final del PPIP.

El plan de evacuación total o parcial, debe estar ubicado en el Capítulo 4: Planes de respuesta.

Al final del PPIP deben estar los anexos correspondientes a cada capítulo, debiendo incluir además los siguientes:

1. Programa de capacitación del personal que cumple funciones de protección, de acuerdo a lo que establece el Código PBIP, párrafo B/18.2.
2. Programa de capacitación para empleados portuarios en todos los niveles, de acuerdo a lo que establece el Código PBIP, párrafo B/18.3.
3. Programa de capacitación para usuarios permanentes y temporales (agentes navieros, estibadores, gestores aduanales, conductores de transporte pesado, operadores de servicios portuarios, visitantes y otros), de acuerdo a lo que establece el Código PBIP, párrafo B/18.3.
4. Programa de ejercicios y prácticas (que involucre personal de protección, empleados portuarios, brigadas de emergencia y usuarios), de acuerdo a lo que establece el Código PBIP párrafo B/18.4, .5 y .6.
5. Programa de mantenimiento de malezas de las áreas adyacentes interna y externa del muro perimetral.
6. Programa de mantenimiento de medidas físicas (muro, mallas, alambre navaja concertina, alambre de púas y talanqueras).
7. Programa de mantenimiento de equipos de protección (biométricos, cámaras de vigilancia, arcos detectores de metales y otros).
8. Plano con la ubicación de los puestos de control.
9. Plano con la ubicación de las áreas restringidas.
10. Plano con la ubicación de las cámaras de vigilancia.

Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP)

Los OPIP son nombrados esencialmente por las instalaciones portuarias a las que la Autoridad Designada haya impuesto la obligación de contar con un OPIP y desempeñan un papel esencial para establecer y mantener las medidas de protección de manera efectiva en todo momento.

Sus responsabilidades incluyen el mantenimiento de comunicaciones eficaces sobre asuntos de protección con los oficiales de las compañías para la protección marítima (OCPM) y los oficiales de protección de los buques (OPB) que utilizan o tienen intención de utilizar su instalación portuaria.

Deberán recibir formación de acuerdo a lo establecido en el Código PBIP, párrafo B/18.1 y el curso modelo OMI 3.21 OPIP.

Además de las funciones que aparecen en el Código PBIP, sección A/17.2, será responsable de mantener los siguientes registros:



1. Declaraciones de protección marítima acordadas con los buques.
2. Amenazas o sucesos que afectan a la protección.
3. Cambios en el nivel de protección.
4. Formación en materia de protección impartida al personal de la instalación portuaria.
5. Ejercicios y prácticas en relación con la protección.
6. Mantenimiento del equipo de protección.
7. Auditorías internas y revisiones.
8. Revisiones de la EPIP.
9. Revisiones del PPIP.
10. Fallos en la protección.



Un legado
al servicio de los puertos



MÓDULO 2



CONTROL Y CUMPLIMIENTO



MÓDULO 2

CONTROL Y CUMPLIMIENTO

Unidad preparatoria

Después de la lectura del módulo 2, el participante estará en capacidad de describir las funciones de control y cumplimiento que realiza la Comisión Portuaria Nacional, en su calidad de Autoridad Designada.

Actividades

1. Indicar los tipos de auditorías de protección que hay.
2. Propósito de las inspecciones no anunciadas.
3. Para qué sirve el plan de acción correctiva.
4. Finalidad de los ejercicios y prácticas.
5. Importancia de la formación en protección portuaria.

El impacto de las medidas de cumplimiento

Es importante que todos los participantes conozcan las medidas de control y cumplimiento que lleva a cabo la Autoridad Designada, a fin de que se cumplan con todos los requerimientos que exige la instalación portuaria para interactuar dentro de la misma: cumplimiento efectivo de procedimientos de inspección de personas y vehículos, recibir formación, participar en ejercicios y prácticas, otros.

Estas medidas están alineadas a otras iniciativas de protección portuaria que están vigentes y que coadyuvan a mantener nuestras instalaciones protegidas en ambientes controlados.

UNIDAD 1

Funciones de control y cumplimiento

Equipo auditor interinstitucional

La Comisión Portuaria Nacional, en su calidad de Autoridad Designada, organiza y dirige un equipo auditor interinstitucional, el cual está integrado por funcionarios del Ministerio de Gobernación, Ministerio de la Defensa Nacional y Superintendencia de Administración Tributaria.

El equipo es el responsable de efectuar los diferentes tipos de auditorías de protección, para verificar la efectividad de las medidas de protección implementadas en las instalaciones portuarias y de acuerdo con lo establecido en el PPIP.

Auditorías de protección



El PPIP una vez aprobado, estará sujeto a auditorías de protección programadas por parte de la Comisión Portuaria Nacional y pueden variar en su alcance, intensidad y frecuencia.

Las auditorías están diseñadas para evaluar la eficacia del plan de protección en todo momento y determinar que el mismo sigue vigente y están clasificadas de la siguiente manera: Cumplimiento, refrendo, específica y seguimiento.

Las auditorías están planificadas para que no afecten en ningún momento, las operaciones diarias de la instalación portuaria.

La instalación portuaria deberá realizar una auditoría interna de todo el sistema de protección por lo menos una vez al año.

Durante la reunión de apertura, el OPIP deberá impartir una orientación general de la protección al equipo auditor, en donde haga constar cual es la situación actual, las medidas físicas implementadas y equipos de protección adquiridos recientemente y el avance de la mitigación de los hallazgos encontrados en la última auditoría externa.

La auditoría de protección será realizada por un equipo interinstitucional, integrado por dos funcionarios de la Comisión Portuaria Nacional, Ministerio de la Defensa Nacional, Ministerio de Gobernación y Superintendencia de Administración Tributaria (SAT). Asimismo, en caso sea necesario se agregarán funcionarios de otras instituciones del Estado.

La clasificación de las auditorías está indicada en el Artículo 47 del Reglamento para la protección de las instalaciones portuarias.

Inspecciones no anunciadas

La Autoridad Designada determina la frecuencia con que deben realizarse las inspecciones de las instalaciones portuarias. Las inspecciones pueden programarse y organizarse con antelación o efectuarse sin anuncio previo. Las inspecciones pueden realizarse en relación con los siguientes aspectos:

1. Reconocimiento inicial, intermedio o de renovación de la DCIP.
2. Seguimiento de un informe relativo a un suceso que haya afectado a la protección de la instalación portuaria.
3. Evaluación del cumplimiento de las medidas de protección en todo momento.

Los responsables de llevar a cabo las inspecciones deberán registrar lo

siguiente:

1. Los procedimientos y las medidas de protección inspeccionadas.
2. Las observaciones sobre los procedimientos y las medidas de protección.
3. Detección de cualquier deficiencia.
4. Medida o medidas necesarias para que la instalación portuaria corrija las deficiencias detectadas.
5. Las medidas que deberá adoptar el inspector o la autoridad designada.

La finalidad de las inspecciones no anunciadas es ejercer la supervisión para garantizar la implantación continua del PPIP mediante controles al azar frecuentes y constantes de las condiciones de protección en las instalaciones portuarias. Dichos controles se llevan a cabo cuando los OPIP están realizando otras tareas y en horarios diurnos y nocturnos.

Plan de acción correctiva

El plan de acción correctiva es el conjunto de acciones diseñadas con el fin de subsanar las no conformidades y aspectos por mejorar detectados durante los procesos de auditoría de protección o inspecciones no anunciadas, respectivamente.

Un plan de acción correctiva debería incluir como mínimo:

1. Título.
2. Fecha de ocurrencia.
3. Responsable principal de dar solución.
4. Acciones inmediatas de corrección. ¿Qué se hizo para que la falla se detuviera?
5. Causa raíz o causas.
6. Acciones correctivas tomadas para eliminar la causa raíz.

UNIDAD 2

Formación, ejercicios y prácticas

En la prescripción funcional del Código PBIP, sección A/1.3.7 indica: “Exigir formación, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiariza con los planes y procedimientos de protección” y en el Código PBIP, párrafo B/18.1-18.6, se establece la exigencia de “Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de las instalaciones portuarias”.

Formación

Código PBIP, párrafo B/18.1: El **oficial de protección de la instalación portuaria** debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los aspectos.

Código PBIP, párrafo B/18.2; **Todo el personal de la instalación portuaria que**



tenga asignadas tareas específicas de protección.

Código PBIP, párrafo B/18.3: ***El resto del personal de la instalación portuaria.***

Cuando el Código PBIP indica “recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos” se refiere a que se deben recibir los cursos modelo OMI siguientes:

Curso modelo OMI 3.21: “Oficial de protección de la instalación portuaria”.

Curso modelo OMI 3.24: “Formación en sensibilización sobre protección para el personal de la instalación portuaria que tenga asignadas tareas de protección”.

Curso modelo OMI 3.25: “Formación en sensibilización sobre protección para todo el personal de la instalación portuaria”.

Ejercicios y prácticas

Propósito

Asegurar que todo el personal de la instalación portuaria domina todas las tareas de protección que se le han asignado en todos los niveles de protección e identificar cualquier deficiencia de protección que sea preciso subsanar.

Garantizar las tareas de protección

En el Código PBIP, se encuentran numerosas referencias acerca de los requerimientos de capacitación que se necesitan para el personal que cumple funciones de protección, así como para el resto de la instalación portuaria, en relación a los procedimientos relativos a la prevención y reacción.

¿Qué es un ejercicio?

Actividad coordinada y supervisada que generalmente es empleada para probar una tarea, procedimiento, o función de un solo proceso del PPIP.

Propósitos del ejercicio

1. Capacitar en el uso de nuevos equipos.
2. Desarrollar o probar nuevas políticas o procedimientos.
3. Practicar y mantener habilidades actuales.

Beneficios de los ejercicios

Figura 16:
Terminal Ferroviaria Puerto Barrios



Figura 17:
Terminal Ferroviaria Puerto Barrios



Mejorar las medidas de prevención en el control de acceso a la instalación portuaria, aumenta la efectividad de las medidas de protección y mejora la respuesta ante una amenaza.

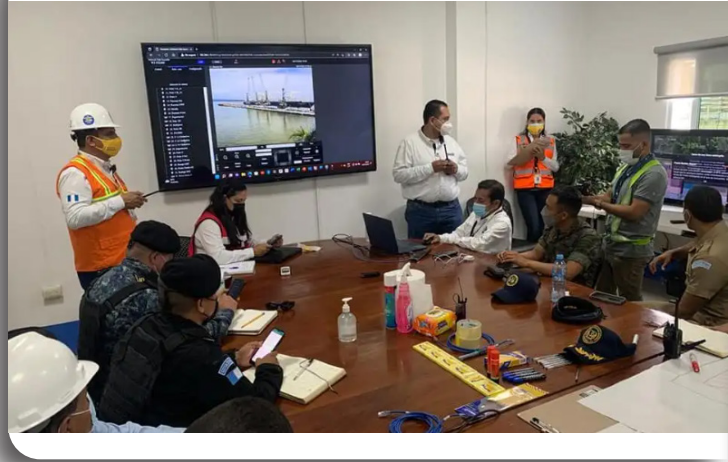
Prácticas



Actividad compleja en la que varios procesos del PPIP se ponen a prueba, simultáneamente.

1. Comunicaciones.
2. Coordinaciones.
3. Recursos disponibles.
4. Respuesta.

Figura 18:
Sala de reuniones de Terminal Ferroviaria Puerto Barrio



Propósito de las prácticas

1. Promover la preparación de planes de respuesta para enfrentar emergencias.
2. Evaluar los planes de respuesta.
3. Capacitar al personal para responder ante una emergencia y demostrar capacidades operacionales.

Figura 19:
Terminal Ferroviaria Puerto Barrios



Figura 20:
Sala de reuniones de Terminal Ferroviaria Puerto Barrios



Figura 21:
Terminal Ferroviaria Puerto Barrios



Requerimientos del Código PBIP

¿Qué exige el Código PBIP acerca de los ejercicios y las prácticas?

Requisitos de los ejercicios Código PBIP, párrafo B/18.5

1. Deben realizarse ejercicios como mínimo cada tres meses.
2. Deben someter a prueba distintos elementos del plan, como respuesta a las amenazas o incidentes.
3. Deben tomar en cuenta los tipos de operaciones, cambios de personal y otras circunstancias relevantes.

Requisitos de las prácticas Código PBIP, párrafo B/18.6.

1. Como mínimo deben realizarse una vez al año, pero sin que transcurran entre unas y otras más de 18 meses.
2. Puede ser interinstitucional y se requiere la participación del buque.

MÓDULO 3



EJERCICIOS DE TABLERO



MÓDULO 3

EJERCICIO DE TABLERO

Unidad preparatoria:

Después de la lectura del módulo 3, el participante estará en capacidad de tomar decisiones en situaciones críticas.

Actividades

1. Monitorear información de amenazas y puntos vulnerables en relación con la protección.
2. Analizar la información recopilada.
3. Clasificar la información analizada.
4. Informar a quién corresponda acerca de la información analizada.

El impacto de la protección portuaria

Tener la capacidad de mantener comunicación con la Autoridad Designada, con el OPIP, con las instituciones del Estado que laboran en el interior de la instalación portuaria y con el sector naviero y portuario.

UNIDAD 1

Toma de decisiones en situaciones críticas

Introducción

Como líder de la protección portuaria, para un OPIP es trascendental la toma de decisiones y la manera más práctica para adquirir criterios en ese sentido es realizando simulaciones. En este módulo se conducirá un ejercicio simulado de manejo de crisis, con la finalidad de poder apreciar la capacidad de la instalación portuaria para responder ante una amenaza de las señaladas en la parte “B” sección 15.11 del Código PBIP y valorar la importancia de la planeación y de la toma de decisiones a través del establecimiento de un comando de incidente.



Figura 22:
Terminal Ferroviaria Puerto Barrios



La actividad está diseñada para analizar los procesos de gestión de crisis y comprobar la capacidad de respuesta que las fuerzas de seguridad del Estado puedan brindar a una instalación portuaria en caso se presente una amenaza de esta índole y verificar los niveles de coordinación que estas puedan tener con las autoridades portuarias que desarrollan tareas de protección.

El ejercicio contiene diferentes situaciones críticas que los participantes tienen que evaluar y posteriormente tomar las decisiones adecuadas para mitigarlas. En cada situación habrá un número de suposiciones indeterminadas que son necesarias para jugar dentro del tiempo dedicado; no habrá agendas escondidas o preguntas con trucos. Asimismo, todos los participantes recibirán la información al mismo tiempo.

Finalmente, la habilidad y predisposición de los participantes a contribuir en dichas discusiones será esencial para el éxito del ejercicio.

Figura 23:
Electroquímica de Guatemala, S.A., interior de Zona Libre de Industria y Comercio "Santo Tomás de Castilla"



Propósitos

1. Mantener comunicación con las instituciones del Estado que laboran en la instalación portuaria, con el sector naviero y portuario; con los OPIP de otras instalaciones y con la Autoridad Designada.
2. Mantener comunicación con los OPB de los buques que atraquen en la instalación.
3. Monitorear información de amenazas y puntos vulnerables en relación con la protección.
4. Analizar la información recopilada.
5. Clasificar la información analizada.
6. Registrar la información clasificada.
7. Activar el COE, mediante la metodología de establecer un comando de incidente que integre las capacidades de las distintas instituciones gubernamentales y los operadores portuarios.

8. Establecer las medidas de protección correspondientes de acuerdo a la amenaza identificada y el Nivel de Protección en que se actúa.
9. Minimizar la amenaza identificada y reducir las vulnerabilidades detectadas.
10. Probar los elementos principales del PPIP.



Figura 24:
Sala de reuniones de Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla

Reglas del ejercicio

1. No hay solución escuela. Los puntos de vista, inclusive los desacuerdos serán aprovechados.
2. Se debe responder basándose en su conocimiento de los planes vigentes, puede utilizar solamente los contenidos existentes y sus decisiones derivadas de su experiencia y entrenamiento.
3. La posición y política de su organización no deben limitarlo, decida de acuerdo a las circunstancias presentes.
4. La decisión no debe reflejar la posición final de su instalación portuaria sobre un problema. Esta es una oportunidad para discutir y presentar múltiples opciones y posibles soluciones.
5. La identificación del problema no es tan valiosa como las sugerencias y recomendaciones de acciones que puedan mejorar nuestras respuestas y la preparación de nuestros esfuerzos.
6. Asumir la cooperación y el soporte de las instituciones gubernamentales.



Escenario hipotético

Situación general

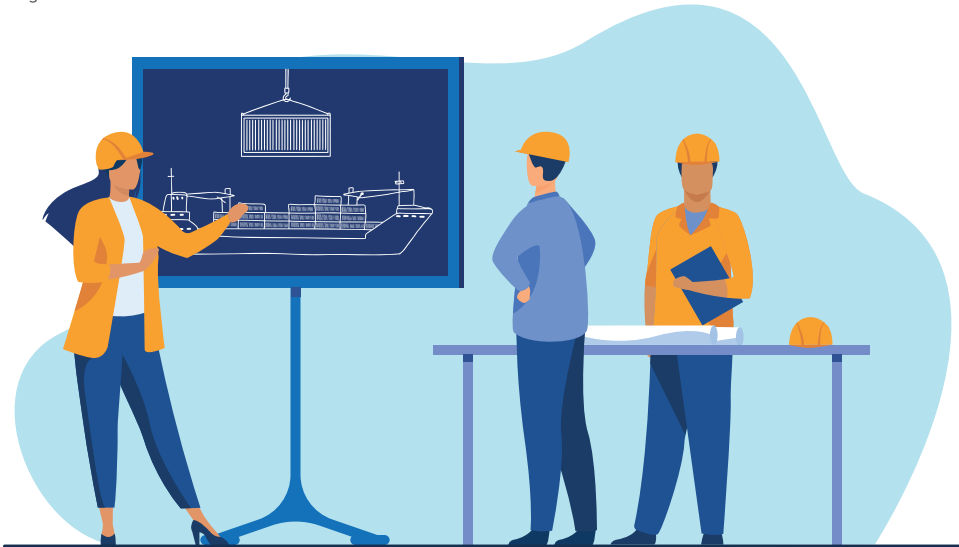
La terminal Portuaria Bello Horizonte estratégicamente localizada en la costa pacífica, es actualmente la plataforma de negocios ideal a solo 50 kms. de la ciudad capital y a 100 kms. de los puertos del Caribe, se encuentra enlazado por una red de infraestructura vial que facilita la comunicación terrestre.

Sus operaciones marítimo-portuarias, son realizadas con efectividad en el complejo portuario, con una extensión de 300 hectáreas, divididas en 4 zonas para generar desarrollo comercial e industrial en la región.

Tiene un muelle marginal de 1,200 metros (cuatro atracaderos de 300 metros cada uno) con 14 metros de profundidad, sus instalaciones están diseñadas para la atención de buques porta contenedores y cruceros, contando con una dársena de maniobras y un canal de acceso con 16 metros de profundidad.

Cuenta con un atracadero especializado para atención de pasajeros de cruceros (atracadero No. 1) y tres atracaderos especializados para contenedores con amplios patios para carga refrigerada y carga seca. Eventualmente se atienden a buques militares extranjeros.

Figura 25:
Imagen de muestra



Situación particular

Son aproximadamente las 10:00 horas del día “D”, la terminal portuaria se encuentra operando en Nivel de Protección 1 (nivel en el cual se mantienen medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento). Se encuentran atracados tres buques, un crucero (atracadero No. 1) y dos portacontenedores (atracaaderos No. 3 y 4); como una coordinación de última hora un buque del USCG atraca en el atracadero No. 2 debido a una emergencia.

Atracadero No. 1:

Un buque crucero atracado a partir de las 07:30 horas del día “D”, trayendo a bordo a 2,000 pasajeros y 1,500 tripulantes. Un 80 % de los pasajeros tienen comprado su boleto para realizar un tour al sitio turístico más importante del país.

Atracadero No. 3:

Un buque portacontenedores atracado a partir de las 06:30 horas del día “D” (trayendo a bordo cinco contenedores con armas y municiones para las fuerzas de seguridad del Estado). Por el momento no hay medidas de protección adicionales por parte de la instalación portuaria ni de las fuerzas de seguridad del Estado. Los gestores aduanales que tramitan dicha mercadería tienen problemas con la aduana debido a que la papelería se encuentra incompleta.

Atracadero No. 2:

Un buque militar extranjero atracó a las 10:30 horas del día “D”, trayendo a bordo a un marinero con síntomas de intoxicación severa, siendo evacuado hacia la ciudad capital. En este momento está siendo abastecido de combustible.

Atracadero No. 4:

Un buque portacontenedores que provenía de un país sudamericano, zarpa a las 11:00 horas rumbo a un puerto en el norte del continente.



Anexo

Eventos críticos del ejercicio de la aplicación del PPIP

Instrucciones

1. En cada espacio en blanco deberá responder la decisión final individual que tomó por cada situación que se le presente.
2. Deberá basarse en su conocimiento del plan de protección de la instalación portuaria, así como de su experiencia y entrenamiento.
3. Decida de acuerdo a las circunstancias presentes.

SITUACIÓN 1	TOMA DE DECISIONES
<p>Una persona ha sido vista realizando acciones aparentes de vigilancia, tomando fotografías del acceso principal de la instalación portuaria. La persona sospechosa ya no se encuentra en el lugar.</p>	



SITUACIÓN 2

TOMA DE DECISIONES

Durante la visita oficial al buque crucero, el Capitán reporta que trae a bordo dos polizones y solicita dejarlos aquí para ser enviados vía aérea a su país de origen.

SITUACIÓN 3

TOMA DE DECISIONES

Un guardia de protección, mientras patrullaba el perímetro cercano a la terminal de cruceros, descubrió daños en el vallado de malla, descubriendo un pedazo de tela o partes de una camisa de color amarillo y un plano de la instalación portuaria.



SITUACIÓN 4

TOMA DE DECISIONES

El supervisor de protección, durante la realización de una ronda de inspección, detecta que junto a un contenedor estibado en el muelle 2, se encuentra un paquete sospechoso con un teléfono celular adherido en la parte superior.

SITUACIÓN 5

TOMA DE DECISIONES

El paquete sospechoso ubicado en el muelle 2 estalla, dejando heridos de gravedad a un empleado portuario y a dos estibadores con heridas leves, provocando daños en un camión de combustible.

SITUACIÓN 6

TOMA DE DECISIONES

El guardia de turno en el patio de contenedores, informa que detectó dos contenedores de 40 pies sin los marchamos de origen y de la aduana. Ambos, contienen las armas destinadas a las fuerzas de seguridad del Estado.

SITUACIÓN 7

TOMA DE DECISIONES

Un agente naviero informa que vio a dos hombres caminar en forma sospechosa sin portar carné de identificación, chaleco y casco de seguridad industrial a inmediaciones del muelle comercial. Los hombres no quisieron identificarse cuando el naviero se los preguntó (uno de ellos lleva camisa amarilla).



SITUACIÓN 8

TOMA DE DECISIONES

Personal de protección de guardia en el egreso principal de la instalación portuaria, al efectuar la inspección de un vehículo liviano, detectó varias armas de fuego y municiones. El conductor no pudo ser identificado y se dio a la fuga.

Bibliografía:

1. Organización Marítima Internacional. Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias -PBIP-, 2003 y enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS.
2. Organización Marítima Internacional, (2021) Guía sobre protección marítima y el Código PBIP.
3. Acuerdo Gubernativo No. 112-2021, Reglamento para la protección de buques e instalaciones portuarias.
4. Acuerdo Gubernativo No. 270-2022. Nombramiento de la Comisión Portuaria Nacional como Autoridad Designada para ejecutar el Código PBIP.
5. Circulares del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, MSC/OMI.



Comisión
Portuaria
Nacional
Guatemala



Comisión
Portuaria
Nacional
Guatemala



Comisión
Portuaria
Nacional
Guatemala

PUERTOS PROTEGIDOS
EN AMBIENTES CONTROLADOS