

Los retos de la Seguridad y la Protección portuaria. Prof. Dr. Francisco Piniella

Ingeniería logística portuaria en
la Bahía de Algeciras: retos de un
puerto de última generación



Los retos de la Seguridad y la Protección portuaria.



Safety



Security





¿En qué consiste la
SEGURIDAD de un puerto?

6 aspectos previos sobre la SEGURIDAD

- 1) la **seguridad física** como puerto, geográficamente capaz de dar resguardo y abrigo en unas condiciones de mar y viento adversas y con un calado adecuado para poder operar, esto es importante dado el progresivo desarrollo de grandes buques contenedores que requieren de una seguridad en sus operaciones sin que puedan producirse accidentes en la maniobrabilidad de canales y atraques;

6 aspectos previos sobre la SEGURIDAD

- 2) también **seguridad y protección** en el tránsito de las mercancías y de las personas por el puerto, tanto en las terminales como en las estaciones de trasbordo de los pasajeros;

6 aspectos previos sobre la SEGURIDAD

- 3) un buque requiere unos **servicios adicionales**, estos son servicios adicionales que debe proveer una infraestructura portuaria y que tienen que cumplir unos requerimientos de seguridad, como el practicaaje, la toma de combustible (*bunkering*) taller de reparaciones, diques y astilleros, inspecciones, provisionistas (*shipchandlers*)

6 aspectos previos sobre la SEGURIDAD

- 4) las actividades logísticas son cada vez más importantes en las grandes infraestructuras portuarias y el cambio de uso en el transporte debe hacerse con **seguridad y protección** a la vez que con agilidad y sin que se interrumpa la cadena.

6 aspectos previos sobre la SEGURIDAD

- 5) por otro lado la importancia de los **aspectos medioambientales** son cada vez más necesarios y marcan las políticas de los grandes puertos, no es de extrañar que hoy día los departamentos de seguridad hayan cambiado su denominación al de “sostenibilidad”.

6 aspectos previos sobre la SEGURIDAD

- 6) y se haya creado un nuevo departamento dedicado exclusivamente a la protección y a la aplicación de las medidas específicas de “*security*” y Código ISPS, fruto de una nueva conciencia social.

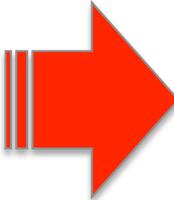
Seguridad

Safety Security

- ✓ **Plan de Emergencia Interior**
- ✓ **Plan de Contingencias**
- ✓ **Plan de Autoprotección**
- ✓ **Plan de Prevención de Riesgos Laborales**
- ✓ **Plan de Protección Portuaria**
- ✓ **Plan de Comunicación en Crisis**

Seguridad

Safety



✓ Plan de Emergencia Interior

- ✓ Plan de Contingencias
- ✓ Plan de Autoprotección
- ✓ Plan de Prevención de Riesgos Laborales
- ✓ Plan de Protección Portuaria
- ✓ Plan de Comunicación en Crisis

EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

- Es el **planeamiento** de una infraestructura portuaria ante una emergencia relacionada con la manipulación y/o transporte de mercancías peligrosas. Estas mercancías están reguladas por vía marítima por el Código **IMDG**, y sus normas son muy parecidas (aunque no totalmente similares) a las de otros modos de transporte.

EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

- Por carretera está el Acuerdo Europeo **ADR**, por ferrocarril el Reglamento **RID** y por vía aérea las normas de la Organización de Aviación Civil (**ICAO**) y Aviación comercial (**IATA**), en forma de Instrucciones Técnicas. En estos momentos se tiende a una integración de todos los códigos y reglamentos.

EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

- Deben tomarse ciertas medidas para indicar claramente los posibles riesgos a todas las personas que puedan estar en contacto con las mmpp, esto se suele hacer poniendo en los bultos **marcas y etiquetas especiales** que identifican sus riesgos, consignando la información pertinente en los documentos de transporte y colocando rótulos en los vehículos/unidades o contenedores de transporte.

EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

- Los **Planes de Emergencia Interior** en los puertos para hacer frente a las emergencias de este tipo de mercancía vienen referenciados en la normativa establecida en el **R.D. 145/1989**, Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, así como en el **R.D. 1254/1999**, por el que se aprueban las medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves.

EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

- de forma más general también existen referencias tanto en la ley sobre **Protección Civil** como en la de **Puertos del Estado y de la Marina Mercante**, así como en el desarrollo de algunas normas que desarrollan las anteriores.

EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

- según esta normativa se establecen unas competencias entre las autoridades del puerto, por una parte el **Capitán Marítimo** como representante de la Administración Marítima periférica y el **Director del Puerto** como gerente técnico de la infraestructura portuaria.

EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

- el **cargador o consignatario** tendrá que solicitar **al director del puerto** la admisión en documento en cuadruplicado (director del puerto, capitán marítimo, operador del muelle y el cuarto para el capitán del buque si las mercancías llegan por vía terrestre), con **cuarenta y ocho horas de antelación** de la llegada a puerto de las mismas.

EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

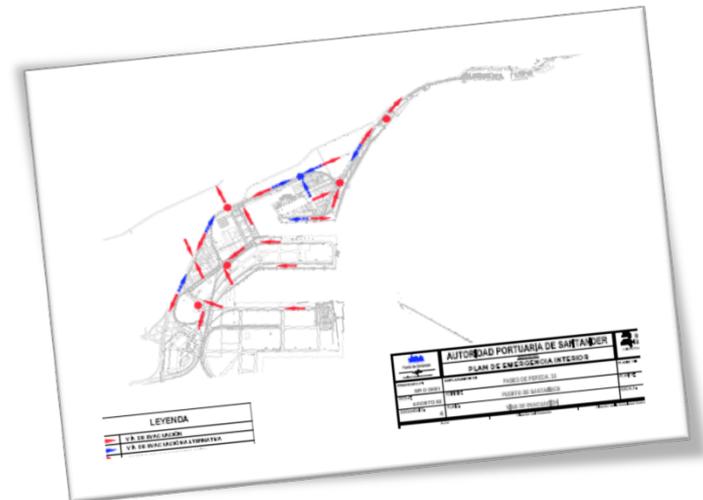
2 documentos:

- El “***Estudio de Seguridad***” que contendrá la evaluación de los riesgos de incendio, explosión, derrames o fugas, así como contaminación marítima en la que estén involucradas las mm.pp. y en aquellos casos en los que se prevea que se derivarán consecuencias graves para el entorno portuario.

EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

Un ejemplo de un Estudio de Seguridad

1. Estudio de Seguridad
 - 1.1 *Ámbito de aplicación del ES*
 - 1.2 *Objeto del estudio de Seguridad*
 - 1.3 *Definición de Riesgo*
 - 1.3.1 *Riesgos de origen externo*
 - 1.3.1.1 *Riesgo Naturales*
 - 1.3.1.2 *Riesgos Tecnológicos*
 - 1.3.1.3 *Riesgos Sociales*
 - 1.3.2 *Riesgos de Origen Interno*
 - 1.3.2.1 *Riesgos debidos a la manipulación, almacenaje y transporte de mm.pp.*
 - 1.3.2.2 *Riesgos debidos a otras actividades realizadas en el puerto*
 - 1.3.2.3 *Riesgos debidos al movimiento, atraque y fondeo de buques en el puerto*
 - 1.4 *Descripción de las hipótesis incidentales*
 - 1.4.1 *Instalación "X"*
 - 1.4.2 *Pantalán "Y"*
 - ...
 - 1.4.3 *Muelle "A"*
 - 1.4.4 *Muelle "B"*
 - ...
 - 1.4.5 *Silo "1"*
 - ...
 - 1.4.6 *Naves frigoríficas*
 - 1.4.7 *Transporte rodado de mm.pp.*
 - 1.4.8 *Barcos atracados*
 - 1.4.9 *Mal uso intencionado de agente NBQ muy peligrosos o letales.*
 - 1.4.10 *Aguas del Puerto*
 - 1.5 *Definición de zona de alerta y de zona de intervención*
 - 1.6 *Tabla resumen de accidentes.*

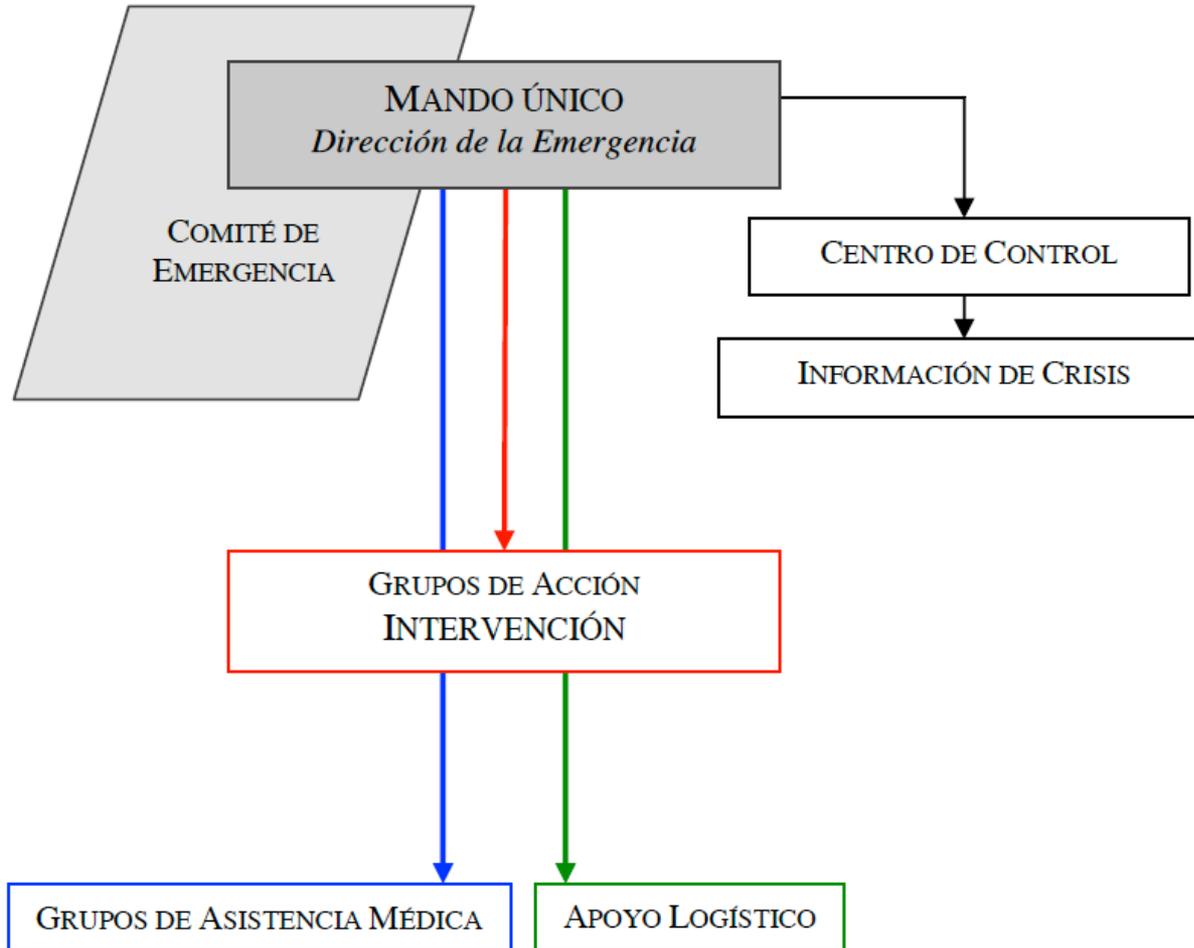


EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

2 documentos:

- Y segundo, el **“Plan de Emergencia Interior”** (PEI), con la correspondiente organización de autoprotección, dotada de sus propios recursos, para acciones de prevención de riesgos, alarma, evacuación y socorro, así como de extinción de incendios, rescate, salvamento y rehabilitación de servicios esenciales, siempre que sea posible.

EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.



EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

¿Cuándo se activa el PEI?

- 1. Por accidente en alguna **concesión** que puede tener consecuencias fuera de la zona o necesite medios externos a la misma para su control.*
- 2. ...en **zona pública portuaria**.*
- 3. ...en un **buque**, en este caso la Capitanía Marítima solicitará la colaboración del puerto, que siempre actuará desde la zona de servicio terrestre.*
- 4. ...en el **exterior** de la zona de servicio del puerto como medida cautelar.*

EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

- El Plan de Emergencia tanto interior como exterior de las zonas portuarias, constituirán un **plan integral**. La integración de estos planes se llevará a cabo mediante un documento común en el que se establecerán los procedimientos de enlace e información, entre ambos, y las correspondientes acciones conjuntas.

EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

El plan tiene que llevar a cabo una consideración previa de los siguientes conceptos:

- Organización.
- Conjunto de medios.
- Procedimientos de actuación para prevenir accidentes de cualquier tipo o mitigar sus efectos.

EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

Grados de emergencia:

1. Conato de Emergencia.

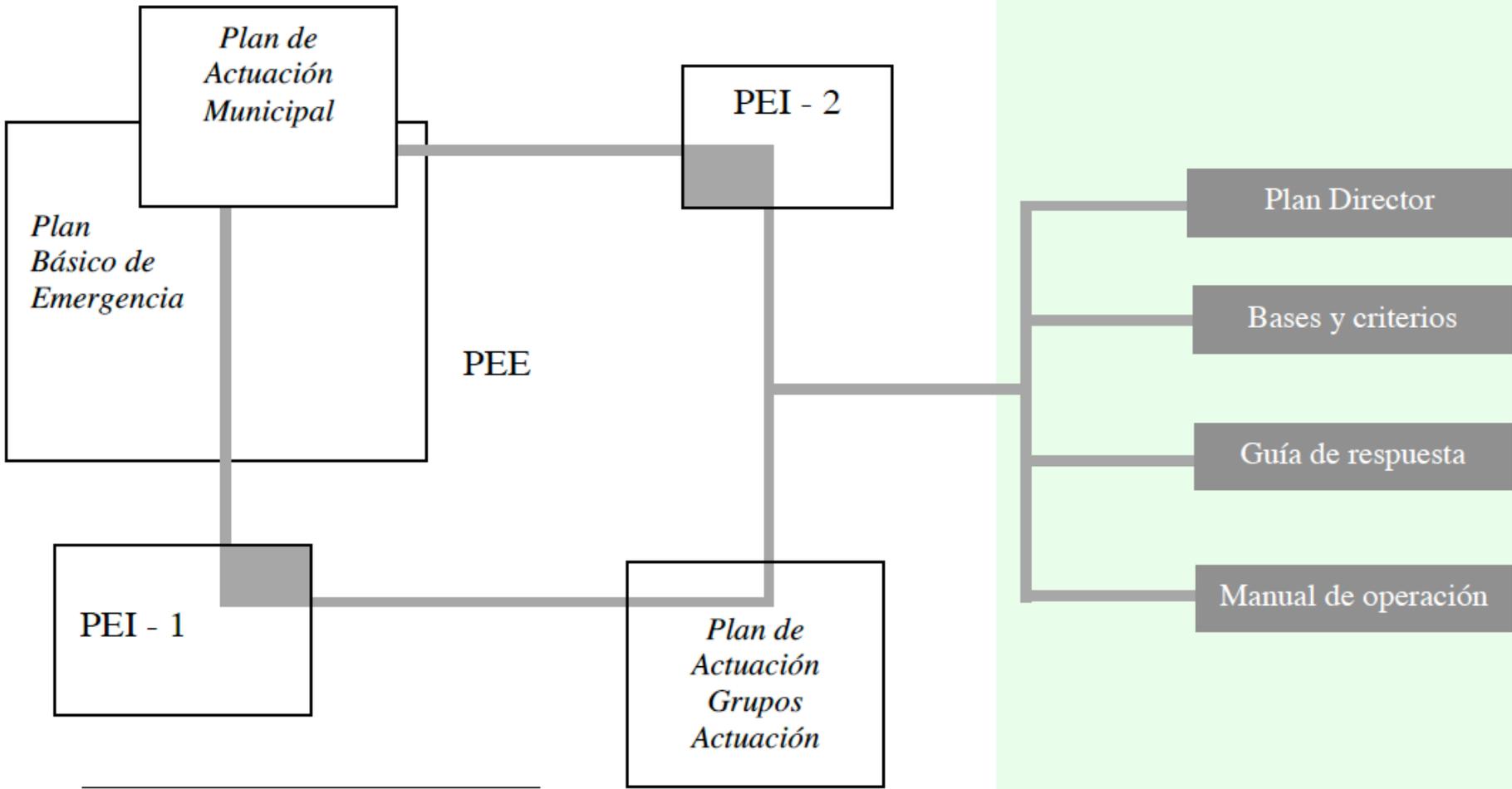
2. Emergencia Parcial.

3. Emergencia General.

4. Evacuación.

A partir de los mismos se definirán actuaciones en base al grado que se establezca.

EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.



EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

Folletos de difusión del PEI

Pautas de Actuación Action Plan

Buque afectado por la emergencia:
Ship in emergency conditions:

- ✓ Los medios humanos y materiales de intervención del buque formarán parte del GRUPO DE INTERVENCIÓN MARÍTIMO del P.E.I. *The ship's intervention personnel and equipment will form part of the P.E.I.'s MARITIME INTERVENTION GROUP.*
- ✓ La coordinación de las actuaciones se...

Evacuación Evacuation

Si reciben la orden de alejamiento del buque: *If instructions are received to bear off the vessel:*

- ✓ Siga las indicaciones del C.L.C.S. y/o PRACTICOS. *Follow the instructions of the MRSC and/or harbour pilot.*

Si reciben la orden de evacuación (buque atracado y personal en tierra): *If evacuation instructions are received while ship is tied and personnel is on shore*

...a vez fuera del buque, siga las indicaciones del personal de evacuación. *Once off the ship, follow the instructions given by the evacuation ff.*

...ando abandonen la zona afectada, dirijase al punto de reunión que se le indique y esperen órdenes. *Once you have left the affected area, proceed to the meeting point indicated and wait for instructions.*

...el punto de reunión, comprueben si falta algún compañero y en su caso notifiquenlo a los Equipos de Emergencia. *Once at the meeting point, confirm if any colleagues are missing and, if necessary, report the emergency team.*

Puerto de Vigo

PLAN DE EMERGENCIA INTERIOR

INTERNAL EMERGENCY PLAN

Autoridad Portuaria de Vigo
Vigo Port Authority



Manual de Emergencia
Emergency Manual

Capitanes de Buque Ship Masters

Edición 2ª

Evacuación

Si usted recibe la orden de EVACUACIÓN:

- ✓ Siga las indicaciones del personal de evacuación.
- ✓ Deje lo que esté haciendo, si no es imprescindible para la evacuación.
- ✓ No retroceda a recoger objetos personales.
- ✓ Abandone la zona de forma ordenada, siguiendo las vías de evacuación establecidas.
- ✓ No utilice el ascensor durante una emergencia.
- ✓ Si sospecha que alguna persona ha quedado atrapada en la zona afectada, notifíquelo inmediatamente al personal de evacuación.
- ✓ Si observa nubes de gases o humo, manténgase alejado de las mismas, huyendo en dirección transversal a la del viento.
- ✓ En presencia de humo abundante, camine agachado y cúbrase la nariz y la boca con una prenda húmeda.
- ✓ Si su ropa arde, ruede por el suelo. En ningún caso corra.
- ✓ No utilice su vehículo, salvo que reciba orden expresa.
- ✓ Cuando abandone la zona afectada, dirijase al punto de reunión que se le indique y espere órdenes.
- ✓ En el punto de reunión, compruebe si falta algún compañero y en su caso notifíquelo a los Equipos de Emergencia.

Punto de Reunión

- Evacuación de un Edificio de la Autoridad Portuaria: Establecido en el *Plan de Actuación en caso de Emergencias* del Edificio.
- Evacuación de un AREA o SECTOR del PUERTO. Según la siguiente tabla:

Área	Punto de Reunión Punto de Reunión Alternativo
ÁREAS DE BOUZAS Y MUELLE DE REPARACIONES	Jardines Edificio de Servicios de la Autoridad Portuaria Explanada de GALCIJAMAR
ÁREA DE BEIRAMAR ASTILLEROS	Curva de San Gregorio Aparcamiento de la Rotonda
ÁREA DEL BERBÉS Y BEIRAMAR FRIGORÍFICOS	Aparcamiento contiguo a la Lonja de Grandes Peces Caseta de Policía Portuaria de Orlamar
ÁREA DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA	Estación Marítima de Ria Edificio de Sesiones Autoridad Portuaria
ÁREA DE LOS MUELLES COMERCIALES	Portalón Piezas Especiales ("Paellera") Praza da Estrela
ÁREA DE GUIXAR	Aparcamiento Gabarras Explanada de la Nave de Madera

El DIRECTOR DE LA EMERGENCIA podrá variar los puntos de reunión en función del tipo, localización y evolución de la emergencia.

ASEGÚRESE DE CONOCER LA LOCALIZACIÓN DEL PUNTO DE REUNIÓN DEL ÁREA EN LA QUE USTED SE ENCUENTRA

Puerto de Vigo

PLAN DE EMERGENCIA INTERIOR

Autoridad Portuaria de Vigo



Manual de Emergencia

Personal de la Autoridad Portuaria

s/in funciones establecidas en el PEI

Edición 2ª

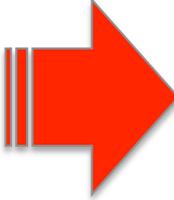
EMERGENCIA PORTUARIA POR MM.PP.

Ejercicios de simulación de emergencias con MM.PP.



Seguridad

Contaminación

- ✓ Plan de Emergencia Interior
-  ✓ **Plan de Contingencias**
- ✓ Plan de Autoprotección
- ✓ Plan de Prevención de Riesgos Laborales
- ✓ Plan de Protección Portuaria
- ✓ Plan de Comunicación en Crisis

PLAN DE CONTINGENCIAS



La afluencia de buques que transportan mercancías peligrosas y potencialmente contaminantes, paralelo al desarrollo industrial de los países, genera un riesgo en los países costeros como el nuestro. **El riesgo cero no existe** y las “mareas negras” o catástrofes ecológicas pueden repetirse a pesar de que el esfuerzo en materia de prevención, coordinación y actuación sea cada vez mayor por los medios técnicos y humanos que tengamos a disposición de la emergencia.

PLAN DE CONTINGENCIAS



Planes de Contingencia se dividen en:

- Plan **Interior** de Contingencias.
- Plan **Territorial** de Contingencias.
- Plan **Nacional** de Contingencias.
- Plan **Internacional** de Contingencias.

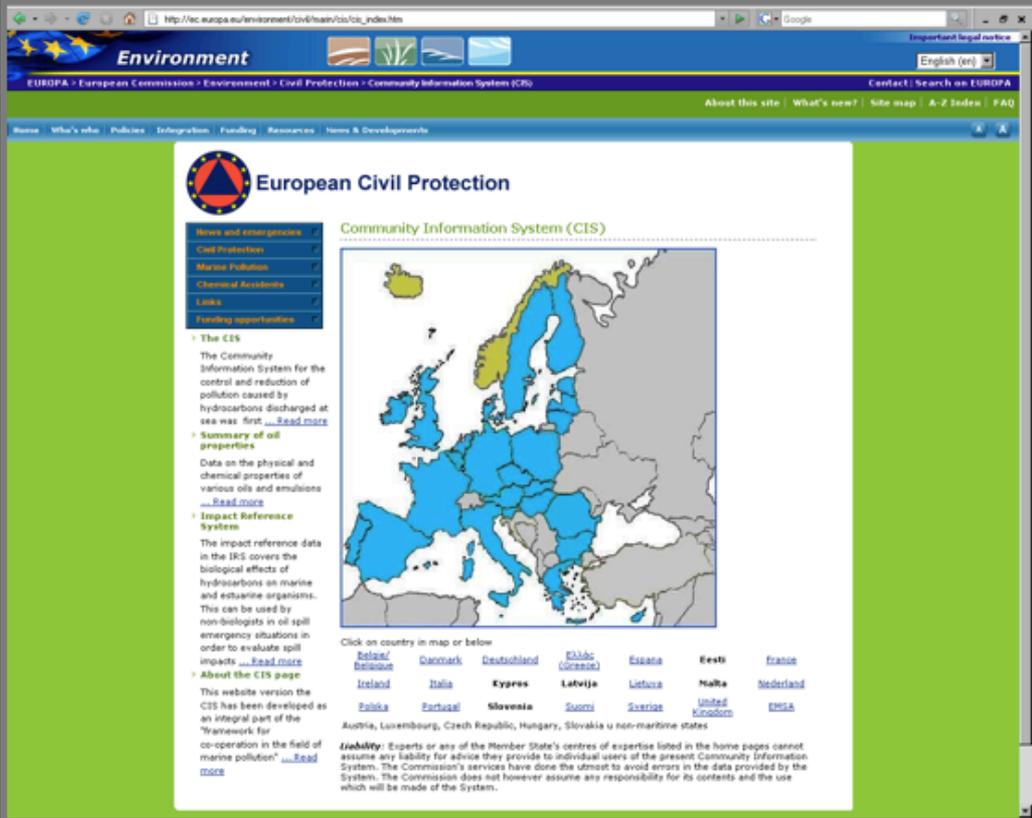
PLAN DE CONTINGENCIAS

Existe también, a nivel europeo, un **Centro de Monitorización e Información** (*Monitoring and Information Centre MIC*), operado por la Comisión Europea en **Bruselas** como el corazón del Mecanismo Comunitario de Protección Civil en Europa.

Igual que existe a nivel mundial una **red de alertas** (*The Global Disaster Alert and Coordination System*) que simula en tiempo real cualquier tipo de catástrofe o desastre natural para facilitar la cooperación internacional, incluyendo monitorización, cartografía de la zona afectada, etc.



PLAN DE CONTINGENCIAS




*En 1998 vio la luz la primera versión en Internet del **SISTEMA COMUNITARIO DE INFORMACIÓN (CIS)**. En el año 2000 el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Decisión 2850/2000/CEE donde se creaba un marco de colaboración en la lucha contra la contaminación entre los países miembros de la Unión.*



Existen 3 ámbitos en la emergencia marítima por contaminación:

1. lucha en **alta mar**, con diferentes fases,
2. en la **costa**
3. y en las **instalaciones portuarias** o marítimas, especialmente cuando se manipulan hidrocarburos a granel.



“Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental”

dispone la organización de los recursos humanos y materiales para dar respuesta a un suceso de contaminación marina, y fue aprobado una OM de Fomento de 2001 de acuerdo con lo dispuesto en el **Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990 (OPRC)**.



¿Cuándo se activa el Plan Interior?

Cuando el suceso de contaminación marina afecta solamente a una instalación mar adentro, a un Puerto, a una Terminal marítima o industria litoral y los medios de respuesta disponible son suficientes para combatir el derrame.



¿Cuándo se activa el Plan Territorial?

Cuando la contaminación se produce en una zona limitada del litoral y en el caso de que la contaminación del Puerto o Terminal alcance tales proporciones que los medios disponibles no son suficientes para combatir el derrame, y este puede afectar a una zona limitada del litoral o a una gran extensión de costa.



¿Cuándo se activa el Plan Nacional?

En todos los casos en que la contaminación sea consecuencia de un accidente marítimo en el que esté involucrado uno o más buques, tal como una colisión, una varada o averías en el casco de un buque, así como en los casos previstos en los planes anteriores cuando los medios disponibles de Puerto o Comunidad Autónoma no son suficientes para combatir el derrame.



¿Cuándo se activa el Plan Internacional?

En aquellos casos en que la extensión del derrame permita suponer que puede verse afectada la costa o las aguas de otra nación vecina.



PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL

SECCIÓN 1 – CRITERIOS BÁSICOS.

- 1.1.- *Definiciones.*
- 1.2.- *Clases de Planes de Contingencias.*
- 1.3.- *Criterios para la activación de un Plan de Contingencias.*
- 1.4.- *Competencias de las distintas Administraciones Nacionales, Autonómicas y Locales en un accidente marítimo con resultado de contaminación.*
- 1.5.- *Criterios para la activación de distintos Planes de Contingencias.*
- 1.6.- *Criterios para la coordinación de operaciones entre distintos Planes de Contingencias.*
- 1.7.- *Organismos del estado, autonómicos e instituciones encuadrados dentro del Plan nacional de Contingencias*

SECCIÓN 2 – ACTIVACIÓN Y ORGANIZACIÓN OPERATIVA.

- 2.1.- *Mecanismos de activación del Plan Nacional.*
- 2.2.- *Esquemas directivo y operativo de las operaciones de lucha contra la contaminación en la mar.*
- 2.3.- *Esquemas directivo y operativo de las operaciones de lucha contra la contaminación en la costa.*
- 2.4.- *Coordinación de operaciones.*
- 2.5.- *Composición de los órganos de respuesta en la mar y distribución de funciones.*
- 2.5.- *Composición de los órganos de respuesta en la costa y distribución de funciones.*

SECCIÓN 3 – PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS GENERALES.

- 3.1.- *Información inicial sobre el suceso.*
- 3.2.- *Acciones inmediatas a emprender por el CNCS-LCC.*
- 3.3.- *Activación de los órganos de Respuesta del Plan.*
- 3.4.- *Evaluación de la situación y establecimiento del "Plan Operativo".*
- 3.5.- *Coordinación inicial de medios disponibles y obtención de ayuda exterior.*
- 3.6.- *Información adicional e introducción de modificaciones en el Plan Operativo.*
- 3.7.- *Partes periódicos de situación y relaciones públicas.*
- 3.8.- *Comunicaciones operativas.*

SECCIÓN 4 – ENTRENAMIENTO, EJERCICIOS, FORMACIÓN Y REVISIÓN PERIODICA DEL PLAN.

- 4.1.- *Entrenamiento y Ejercicios periódicos.*
- 4.2.- *Plan de formación.*
- 4.3.- *Revisión del Plan Nacional de Contingencias.*

SECCIÓN 5 – CRITERIOS PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES INTERIORES DE CONTINGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL.

- 5.1.- *Consideraciones generales.*
- 5.2.- *Criterios para la elaboración de un Plan Interior.*

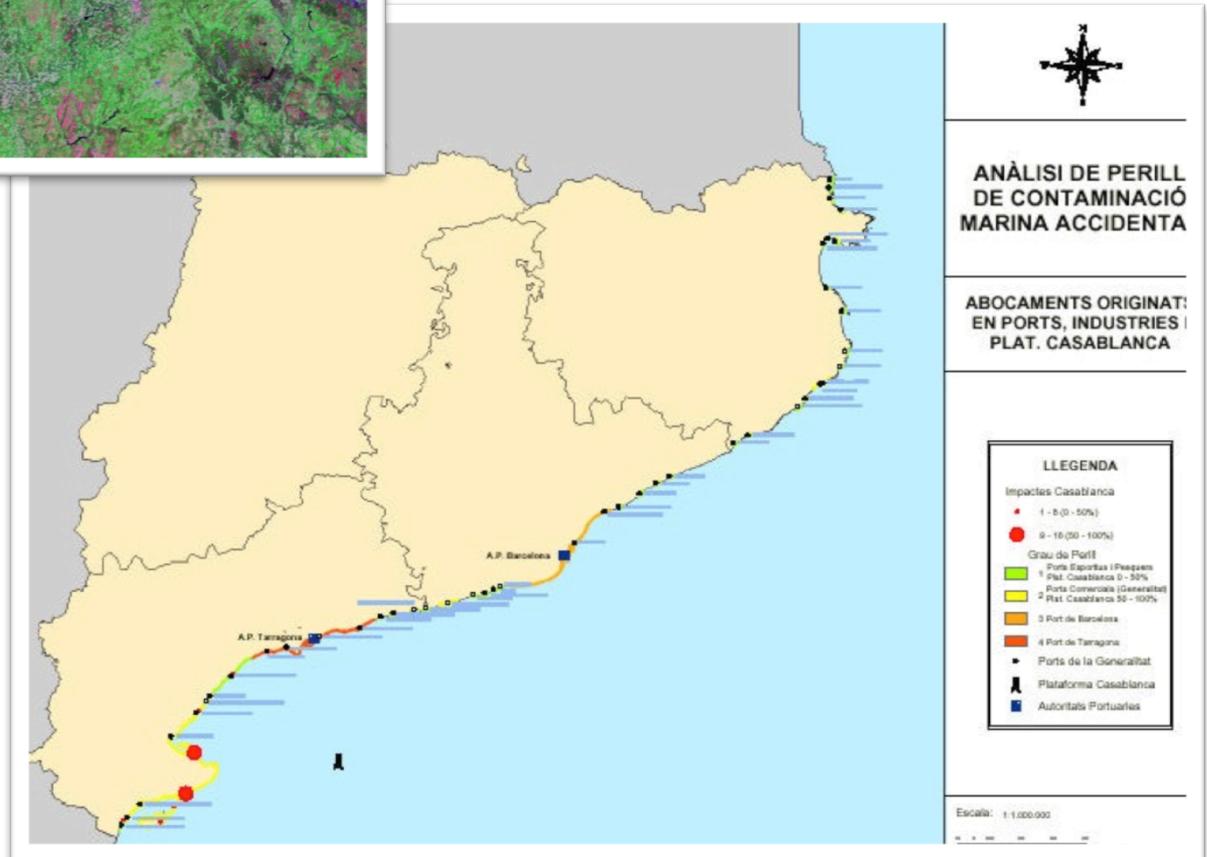
SECCIÓN 6 – CRITERIOS PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES TERRITORIALES DE CONTINGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL.

- 6.1.- *Consideraciones generales.*
- 6.2.- *Criterios para la elaboración de un Plan Territorial.*

ANEXO 1 – MODELO DE INFORME SOBRE CONTAMINACIÓN MARINA.



PLAN DE CONTINGENCIAS





*PLAN ESPECIAL DE EMERGENCIAS POR CONTAMINACIÓN ACCIDENTAL
DE LAS AGUAS MARINAS EN CATALUÑA (CAMCAT)*

1. INTRODUCCIÓN Y ALCANCE

- 1.1. ANTECEDENTES
- 1.2. OBJETIVOS
- 1.3. ALCANCE
 - 1.3.1. ALCANCE TERRITORIAL
 - 1.3.2. ALCANCE CORPORATIVO
- 1.4. CONCEPTOS BÁSICOS
- 1.5. MARCO LEGAL

2. CONOCIMIENTO DEL RIESGO

- 2.1. INTRODUCCIÓN AL ANÁLISIS DEL RIESGO
- 2.2. DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS Y EL ALCANCE DEL ANÁLISIS DE RIESGO
- 2.3. CONCEPTOS DE RIESGO, PELIGRO Y VULNERABILIDAD
- 2.4. ESTUDIO DE PELIGROSIDAD
- 2.5. ESTUDIO DE VULNERABILIDAD
- 2.6. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE RIESGO
- 2.7. CRITERIOS DE AFECTACIÓN MUNICIPAL
- 2.8. ZONIFICACIÓN

3. ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN

- 3.1. COMITÉ DE EMERGENCIAS
- 3.2. CENTRO DE COORDINACIÓN OPERATIVA EN MAR
- 3.3. CENTRO DE COORDINACIÓN OPERATIVA EN TIERRA
- 3.4. COORDINADOR MEDIO MARINO – MEDIO TERRESTRE
- 3.5. GRUPOS DE ACTUACIÓN
- 3.6. CENTRO/S DE MANDO AVANZADO EN MAR: CCA MAR
- 3.7. CENTRO/S DE MANDO AVANZADO EN TIERRA: CCA TIERRA
- 3.8. ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DE OTRAS ENTIDADES INTEGRADORAS
- 3.9. CENTROS DEFINIDOS EN EL PLAN
- 3.10. COORDINACIÓN INTERNA DEL CAMCAT

4. OPERATIVIDAD

- 4.1. SISTEMA DE VIGILANCIA
- 4.2. NOTIFICACIÓN DEL ACCIDENTE
- 4.3. AVISO DE PRE - ALERTA
- 4.4. CRITERIOS DE ACTIVACIÓN DEL PLA
- 4.5. VALORACIÓN INICIAL Y PRIMERAS ACTUACIONES
- 4.6. PROCEDIMIENTO DE ACTUACIÓN
- 4.7. FIN DE LA EMERGENCIA
- 4.8. INTERFASE DEL CAMCAT CON OTROS PLANES
- 4.9. PREVISIÓN DEL PLAN ESTATAL PARA LA ACTIVACIÓN DE LOS DIFERENTES PLANES DE EMERGENCIA
- 4.10. ACTUACIONES GENERALES DE PROTECCIÓN A LA POBLACIÓN Y AL MEDIO AMBIENTE

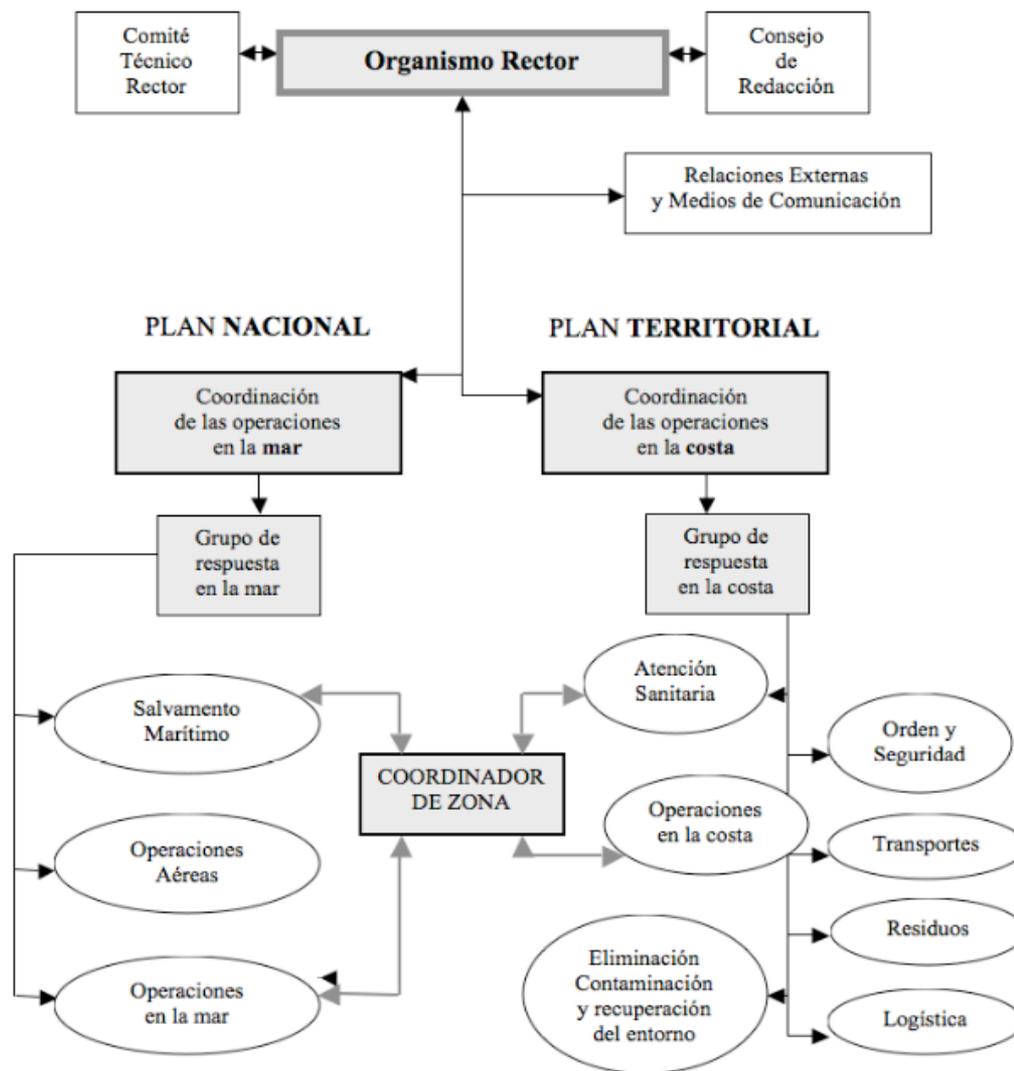
5. INSTALACIONES, MEDIOS Y RECURSOS ADSCRITOS EN EL PLAN

- 5.1. EQUIPAMIENTOS E INSTALACIONES NECESARIAS PARA LA GESTIÓN DE LA EMERGENCIA
- 5.2. MEDIOS Y RECURSOS ESPECÍFICOS PARA LOS GRUPOS ACTUANTES

6. IMPLANTACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PLAN.

- 6.1. IMPLANTACIÓN DEL PLAN
- 6.2. MANTENIMIENTO DEL PLAN: ACTUALIZACIONES Y REVISIONES

Coordinación entre el Plan Territorial y el Plan Nacional

**PLAN DE CONTINGENCIAS**

PLAN DE CONTINGENCIAS

Planes Interiores de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA)



PICCMA

Tanto las instalaciones mar a dentro como los **puertos marítimos** y las **instalaciones marítimas de manipulación de hidrocarburos** sometidas a la jurisdicción de una de las Partes del Convenio deberán disponer de Planes de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos

Por extensión, **los astilleros** de construcción y/o reparación de buques, las instalaciones de **desguace** de buques y las instalaciones de **recepción de residuos** de hidrocarburos, estarán incluidas.

PICCMA

Los Planes Interiores deberán contener como mínimo **12 apartados**:

1. Ámbito de aplicación.
2. Niveles de respuesta ante un suceso que de, o pueda dar, origen a una contaminación marina accidental, donde se establecerán los medios materiales y humanos movilizados en cada caso, en función de la gravedad del suceso.
3. Composición y funciones de los órganos de dirección.
4. Procedimiento de activación del Plan a cada nivel de la emergencia y los responsables de dicha activación.
5. Procedimiento de notificación, donde se describirá el sistema de comunicación de incidencias a la Autoridad Marítima, Portuaria y Autonómica.
6. Coordinación con el Plan Nacional y con el Plan Territorial.
7. Procedimiento de actuación de acuerdo con el nivel de la misma.
8. Fin de la emergencia.
9. Inventario de medios.
10. Programa de mantenimiento.
11. Programa de adiestramiento.
12. Procedimiento de revisión del PICCMA.

PICCMA

Estructura básica del PICCMA

01 Ámbito de aplicación.

02 Niveles de respuesta y situaciones de riesgo que activan el PICCMA.

03 Procedimientos de activación del Plan. Operatividad del PICCMA.

04 Procedimientos de notificación.

Anexos.

I Análisis Jurídico.

II Notificación de Emergencia al exterior.

III Directorio de instalaciones y actividades afectadas.

IV Descripción general de las condiciones ambientales de la zona de influencia del Puerto.

V Procedimientos generales de actuación.

VI Planos.

VII Documentos de referencia.



PICCMA

Medios de prevención y lucha contra la contaminación en instalaciones portuarias, muelles o pantalanés. (Artículo 4, RD 253/2004)

- a) Cercos o **barreras** de contención.
- b) Sistemas adecuados de recogida mecánica de hidrocarburos (**skimmer**).
- c) Mangueras o **monitores contra incendios** orientados hacia la flotación del buque.
- d) **Embarcaciones auxiliares** de servicio adecuadas para el tendido de los.
- e) Sistema eficaz de **comunicaciones** entre buque-tierra.

El número de embarcaciones auxiliares, de equipos, la capacidad total de recuperación de éstos y su tipo se determinarán de acuerdo con las características de la zona, del terminal, de los productos que se carguen o descarguen, así como del número de operaciones simultáneas que puedan realizarse en el terminal y en la zona.

PICCMA



Barreras

PICCMA



Skimmer

PICCMA



Monitores C.I.

PICCMA



Embarcaciones auxiliares
en la lucha C.C.

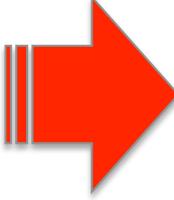
PICCMA



Embarcaciones limpieza

Seguridad

Incendios edificios

- ✓ Plan de Emergencia Interior
- ✓ Plan de Contingencias
-  ✓ **Plan de Autoprotección**
- ✓ Plan de Prevención de Riesgos Laborales
- ✓ Plan de Protección Portuaria
- ✓ Plan de Comunicación en Crisis

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

- La A.P. tiene que redactar los **Planes de Autoprotección de los Edificios**, que tienen su base en los terrenos de la Autoridad Portuaria, donde entran y salen no solo el personal del puerto sino también visitantes, y que debe contemplar los riesgos habituales de incendios, explosiones, etc., ante las cuales hay que, en determinados casos, tener que evacuar dicho inmueble.

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

- La antigua Orden de 29 noviembre de 1984 ya establecía en el BOE el **Manual de Autoprotección** y la **Guía para desarrollo del Plan de Emergencia contra incendios y de evacuación de locales y edificios**. Y con carácter general la **Ley 31/1995** de 8 de noviembre de **PRL** también marca las directrices para estos Planes.

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

- Antes del plan esta la realización de la identificación y el análisis de los riesgos o deficiencias del edificio.
- Cuestión imprescindible para conocer la dotación de medios de prevención-protección que se precisan en el mismo.

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

- El plan persigue optimizar los recursos, para lo cual previamente habremos dotado al edificio de los medios c.i. y de evacuación necesarios en base a las características propias de los edificios e instalaciones del puerto y a la actividad que en cada una se realiza.

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

- El Manual de autoprotección debe estructurarse en **4 documentos** que cubren las **4 fases**:
 - ✓ *Documento 1: Evaluación del riesgo.*
 - ✓ *Documento 2: Medios de protección.*
 - ✓ *Documento 3: Plan de emergencia.*
 - ✓ *Documento 4: Implantación.*

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

FACTORES DE RIESGO

Densidad de ocupación

- *dificulta el movimiento físico y la correcta percepción de las señales existentes, modificando la conducta de los ocupantes. A su vez, condiciona el método idóneo para alertar a los ocupantes en caso de emergencia, ya que si la notificación de la emergencia comportara reacciones de pánico agravaría el problema.*

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

FACTORES DE RIESGO

Características de los ocupantes

- *en general, estos edificios están ocupados y en ellos coexisten personas con enorme variedad entre ellas (edad, movilidad, percepción, conocimiento, disciplina, etc.).*



NTP 361: Planes de emergencia en lugares de pública concurrencia

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

FACTORES DE RIESGO

Existencia de personal foráneo

- *son edificios ocupados en la casi totalidad de su aforo por personas que no los usan con asiduidad y, consiguientemente, no están familiarizadas con los mismos. Ello dificulta la localización de salidas, de pasillos o vías que conducen a ellas o de cualquier otra instalación de seguridad que se encuentre en dichos locales.*

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

FACTORES DE RIESGO

...y las limitaciones lumínicas

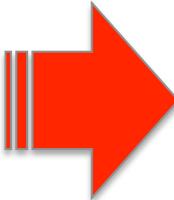
- se usan frecuentemente en oscuridad o con niveles de iluminación baja. Da lugar a dificultades en la percepción e identificación de señales, accesos a vías, etc.. y a su vez incrementa el riesgo de atropellos, caídas, empujones.*



NTP 361: Planes de emergencia en lugares de pública concurrencia

Seguridad

Safety

- ✓ Plan de Emergencia Interior
- ✓ Plan de Contingencias
- ✓ Plan de Autoprotección
-  ✓ **Plan de Prevención de Riesgos Laborales**
- ✓ Plan de Protección Portuaria
- ✓ Plan de Comunicación en Crisis

PLAN DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

- El Plan de Prevención de Riesgos Laborales, es un plan que en España es obligatorio en todas las empresas de acuerdo con la **LPRL**.



PLAN DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

- Grupo de **medidas, procedimientos y medios** que tienen por objeto minimizar, reducir o eliminar los riesgos laborales que han sido detectados en la **evaluación de riesgos** efectuado en la empresa.

PLAN DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

- En esta evaluación de los riesgos inicial se deberán encontrar los posibles riesgos, y una vez detectados y tras eliminar los riesgos innecesarios o evitables mediante algún tipo de actuación concreta se procederá a realizar el plan de prevención de riesgos laborales para **reducir** los riesgos que no se han podido subsanar, o no puede ser enteramente evitados.

PLAN DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

DEFINICIÓN DE OBJETIVOS

LISTADO DE ACTIVIDADES

ORDEN DE PRIORIDADES

RESPONSABLES

RECURSOS ASIGNADOS

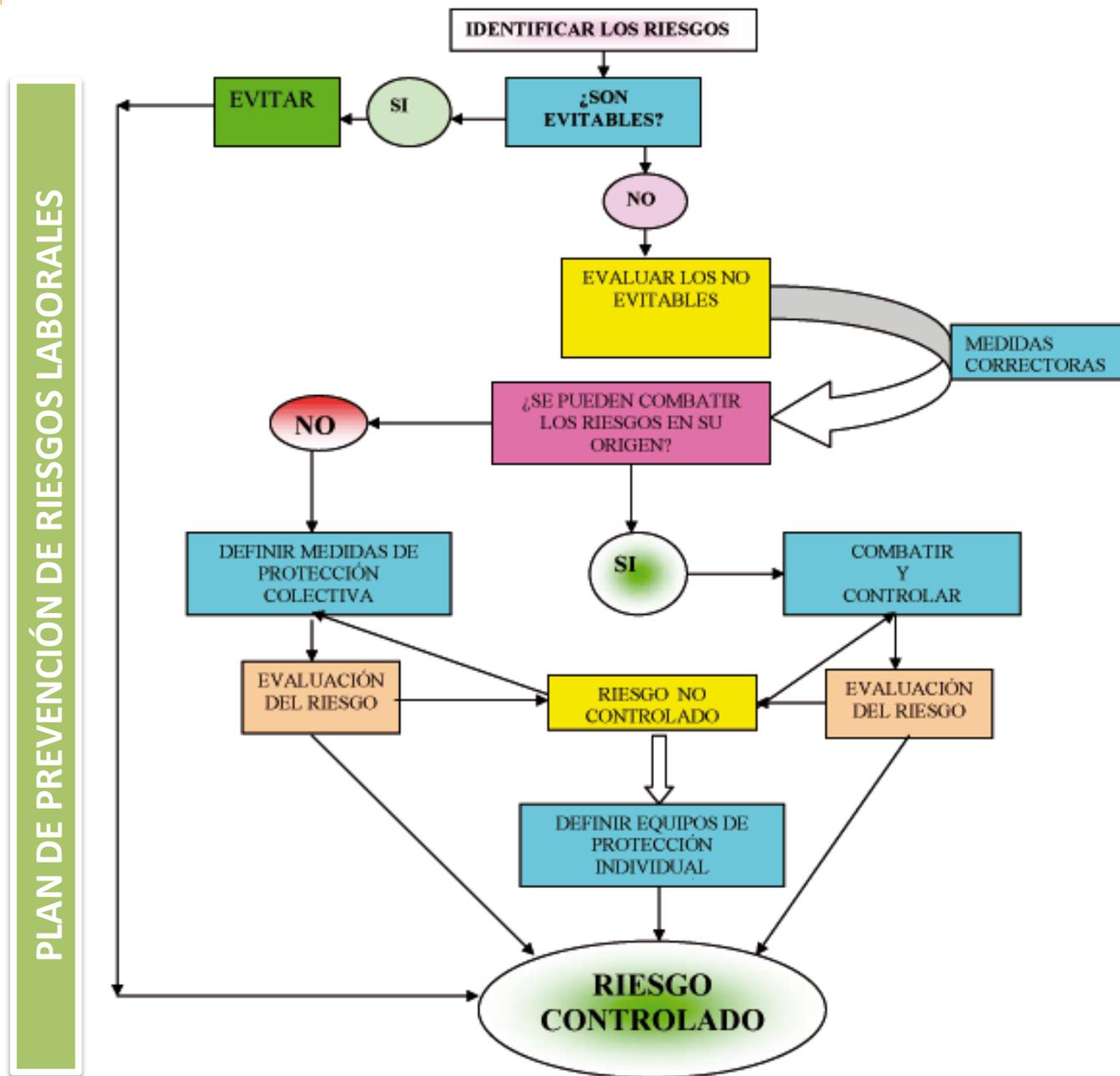
PROCEDIMIENTOS DE CONTROL

PROCEDIMIENTOS DE CONTROL

PLAN DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

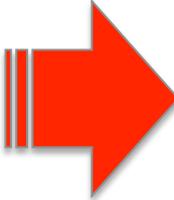
¿Quién debe realizar el plan de prevención de riesgos laborales?

- El empresario es el responsable de que se realice el plan de prevención de riesgos laborales en la empresa, pero en su elaboración, evaluación y continuo seguimiento debe de participar el Comité de Seguridad y Salud (según lo indica el art.38 de la ley de PRL).



Seguridad

Security

- ✓ Plan de Emergencia Interior
- ✓ Plan de Contingencias
- ✓ Plan de Autoprotección
- ✓ Plan de Prevención de Riesgos Laborales
-  ✓ **Plan de Protección Portuaria**
- ✓ Plan de Comunicación en Crisis

Código ISPS



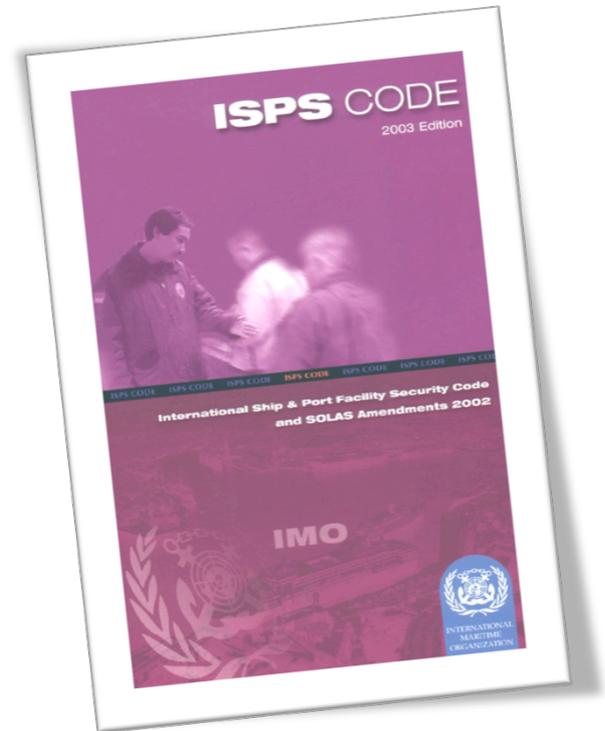
DESARROLLO DE POLÍTICAS SOBRE PROTECCIÓN
MARÍTIMA POR PARTE DE IMO



- Las políticas explícitas sobre protección marítima son relativamente nuevas en la Historia de la Navegación y el Transporte Marítimo internacional, a pesar de ello, desde que los buques navegan, la seguridad del buque, de su cargamento, pasaje y tripulación ha sido de la máxima preocupación para todos los involucrados.



- En general los buques y la gente de mar en tiempos no muy remotos iban siempre armados y preparados para defenderse contra todo tipo de amenazas, conocidas o desconocidas, y así lo hacían. La preocupación internacional en relación con la protección de buques, cargamentos, pasajeros y tripulaciones ha ido creciendo gradualmente durante los últimos cuarenta años.



1985



- En el ámbito de IMO, la primera mención de “protección” aparece tras el secuestro del *Achille Lauro*.



RESOLUCIÓN A.584 (14) DE IMO

Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación

Esta resolución autorizaba al MSC (Comité de Seguridad Marítima) a que “pida al Secretario General que distribuya a los Gobiernos, organizaciones pertinentes y partes interesadas una circular, en la que figure información sobre las medidas elaboradas por el Comité, a fines de examen y adopción.”



CIRCULAR MSC/Circ.443 DE IMO

DESARROLLO DE POLÍTICAS NACIONALES SOBRE PROTECCIÓN MARÍTIMA

- De los 162 Estados Miembros de IMO, únicamente tres dictaron leyes nacionales que incorporasen las recomendaciones recogidas en la circular MSC/Circ.443: Estados Unidos, el Reino Unido y el Canadá.
- La legislación de los Estados Unidos es válida únicamente para los buques de crucero y para las terminales de los buques de crucero.

1986

DESARROLLO DE POLÍTICAS NACIONALES SOBRE PROTECCIÓN MARÍTIMA



ESTADOS UNIDOS: *Maritime Transportation Security Act*

Código 33 Reglamentos federales, 101 a 106

REINO UNIDO: Ley Protección Marítima y Aérea (1999).

CANADÁ

- Reglamentos Protección del transporte por mar (Buques de crucero + Instalaciones para los Buques de crucero) 20 Mayo 1997.
- Medidas relativas... a la Protección Buques de crucero...
1 Agosto 1997.
- Memorandum Entendimiento Protección Buques de crucero
30 Marzo 1998.

CONVENIO DE REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS
Y PROTOCOLO

“CONVENIO DE ROMA”

1988

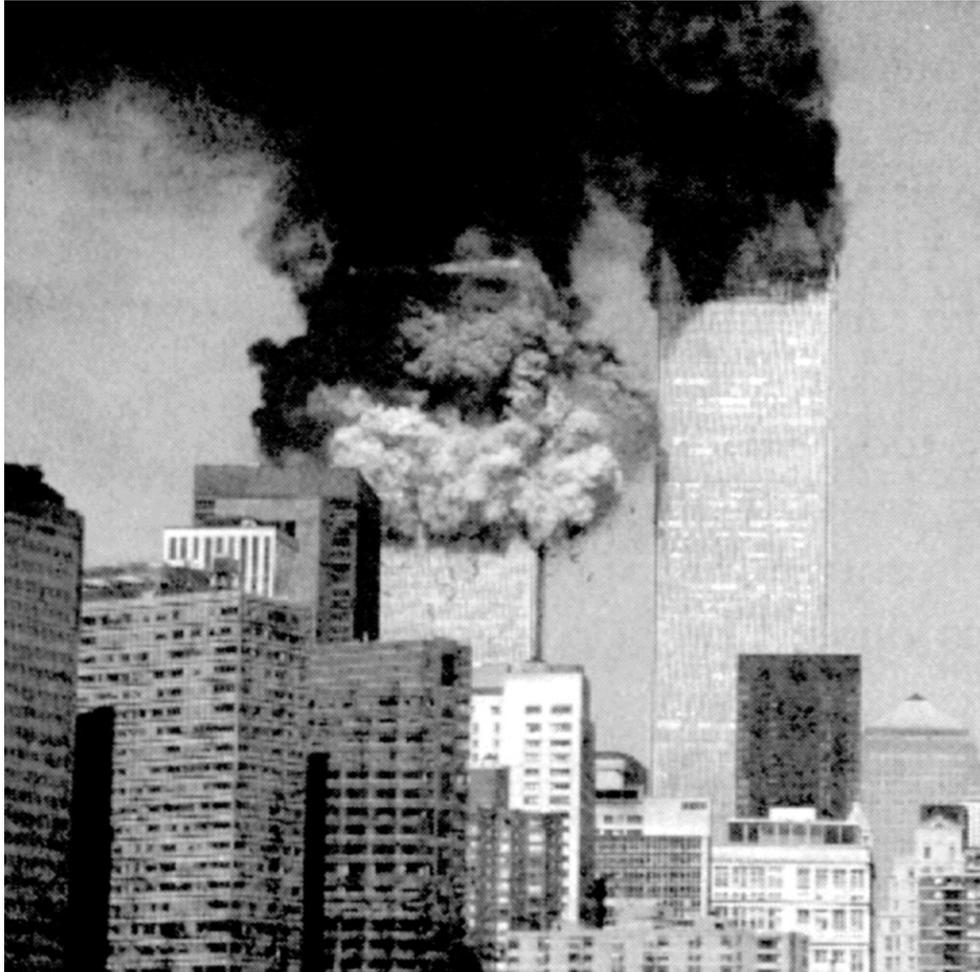


CIRCULAR MSC/Circ.754 DE IMO

Seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado

Las medidas de protección están fundamentalmente relacionadas con los buques de pasaje de transbordo rodado que operan en rutas internacionales y en los puertos que atienden a esas rutas. Y establece que “las medidas también pueden ser aplicadas a las operaciones de buques de carga de transbordo rodado dedicados a viajes internacionales, según las necesidades de los Gobiernos Miembros.”

1996



2001



RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN A.924 (22) DE IMO

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

Mediante esta resolución, se le pidió al Comité de Seguridad Marítima (así como a otros órganos IMO) un estudio con el fin de evaluar si existía necesidad de actualizar dichos instrumentos a la luz de las recientes actividades terroristas.

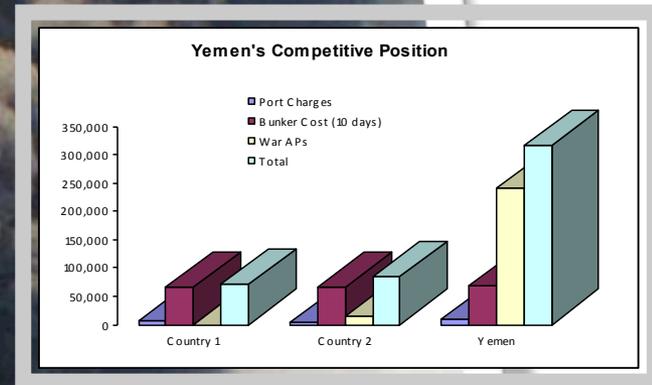
2001



TRABAJOS POSTERIORES EN IMO

- Reunión del Grupo de trabajo interperiodos del MSC sobre protección marítima (ISWG) celebrada en el mes de febrero de 2002.
- Reunión del Comité de Seguridad Marítima (MSC 75) celebrada en el mes de junio de 2002.
- Reunión del Grupo de trabajo interperiodos del MSC sobre protección marítima (ISWG) celebrada en el mes septiembre de 2002.
- Reunión del Comité de Seguridad Marítima y Conferencia Diplomática celebradas en el mes de diciembre de 2002.

2002



2002



**CONFERENCIA DIPLOMATICA SOBRE
PROTECCION MARITIMA**

Londres, 9-13 diciembre 2002

108 Estados participantes

40 Delegaciones observadoras

> 1000 Delegados

2002



TRABAJOS POSTERIORES EN IMO

Los **resultados** obtenidos tras estas reuniones, acordados en la Conferencia Diplomática celebrada el 13 de diciembre de 2002 y refrendados por 107 Gobiernos Contratantes, fueron los siguientes:

- Enmiendas al **capítulo V** del Convenio **SOLAS**, sobre las prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo.
- Enmiendas al **capítulo XI-1** del Convenio **SOLAS**, sobre el número de identificación del buque y el registro sinóptico continuo.
- Un nuevo **capítulo XI-2** del Convenio **SOLAS**, sobre las medidas especiales para incrementar la protección marítima.



Ámbito de aplicación - Código ISPS

Buques que realicen viajes internacionales

- de pasaje, incluidas naves de gran velocidad
- de carga, incluidos los de gran velocidad, de arqueo bruto o igual a 500 gt

Unidades móviles de perforación mar adentro

Instalaciones portuarias en las que se presta servicio a dichos buques que realicen viajes internacionales.

CONTROL DE BUQUES (Regla XI-2/9)

Posibilidad de que los Estados ejerzan controles sobre los buques, abarcando desde simples verificaciones hasta cualquier otra medida que permita ejercer un control del buque si hay sospechas para considerar que no cumple con las disposiciones sobre protección (detención, expulsión o denegación de entrada del buque por parte del Estado rector del Puerto)

1.- CONTROL DE LOS BUQUES EN PUERTO
(régimen convencional PSC)

2.- CONTROL DE BUQUES ANTES DE ENTRAR EN PUERTO
(nuevo régimen “antiterrorista”)

INFORMACION QUE DEBEN COMUNICAR LOS BUQUES ANTES DE ENTRAR EN PUERTO

- Información exigible:
 - Certificado Internacional de Protección
 - Nivel de protección en que opera el buque
 - Nivel de protección en las 10 escalas anteriores
 - Medidas especiales que se hayan adoptado
 - Confirmación de que se han observado los debidos procedimientos de protección en las 10 últimas escalas
 - Detalles de personas o mercancías rescatadas en el mar
 - Otra información práctica

- COMUNICACIÓN DE RECTIFICACION
- PERMITIR AL BUQUE ENTRAR EN PUERTO
- EXIGIR QUE EL BUQUE ACUDA A UN LUGAR DETERMINADO
- INSPECCION DEL BUQUE EN AGUAS TERRITORIALES ANTES DE ENTRAR EN PUERTO
- DENEGAR ENTRADA DEL BUQUE

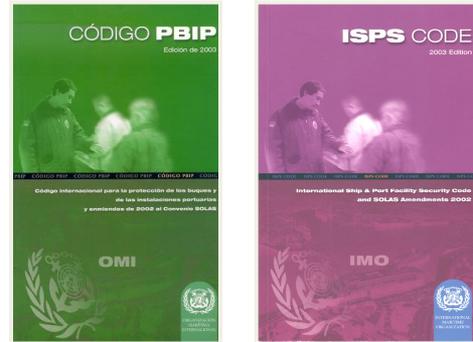


Código ISPS

The background of the slide is a photograph of a port at sunset. Several large gantry cranes are silhouetted against a bright orange and yellow sky. The water in the foreground is dark with some reflections. The overall mood is industrial and dramatic.

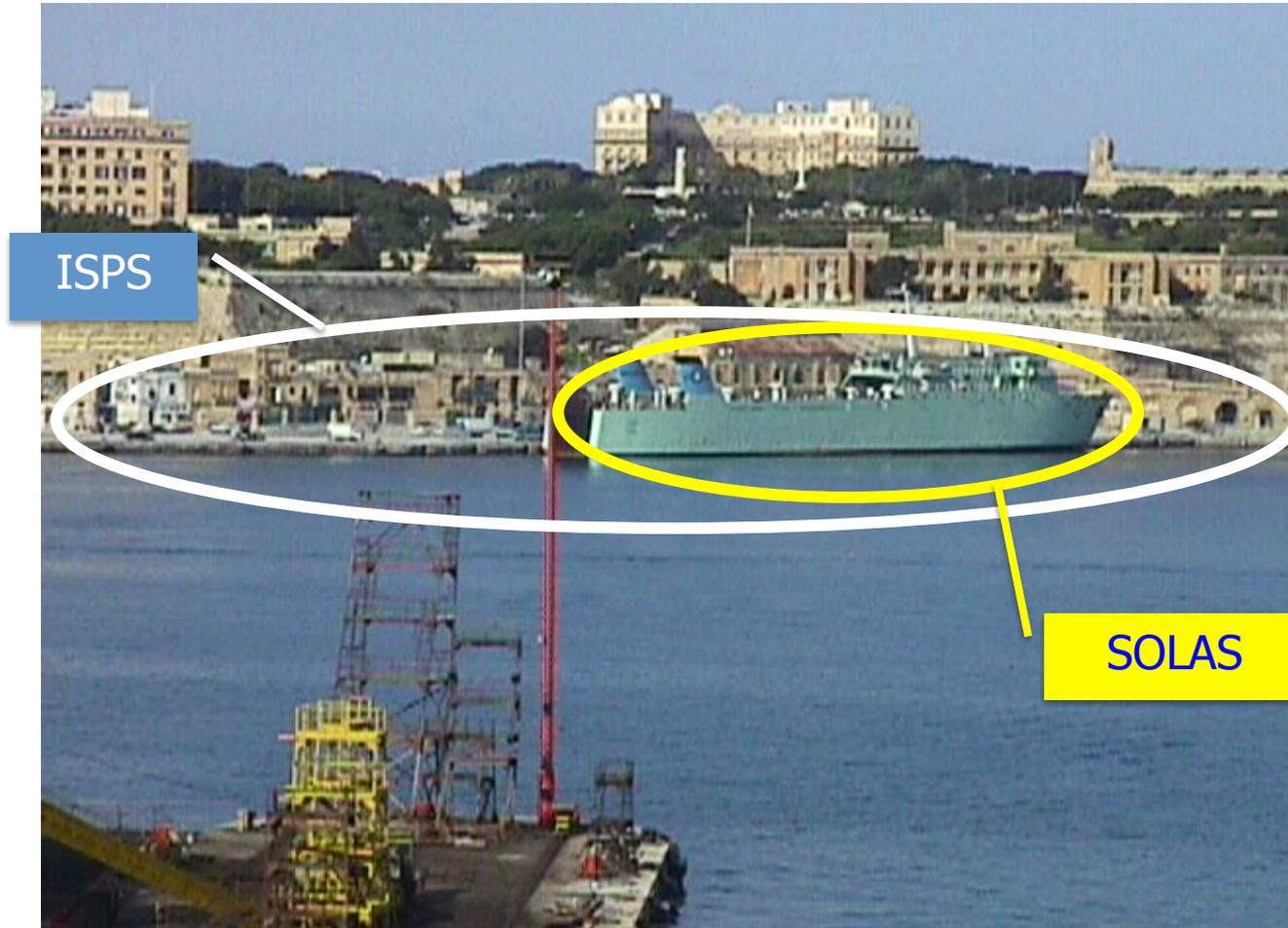
MEDIDAS POSIBLES

- Establecimiento de comunicaciones con la Instalación Portuaria
- Evitar accesos al buque
- Evitar introducción de cargas no autorizadas
- Demorar la salida del buque hasta rectificación de incumplimiento
- Restringir las operaciones del buque hasta rectificación del incumplimiento
- Detención del buque si representa una amenaza
- Traslado a otro lugar
- Expulsión del buque



CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO ISPS)

- Parte A: Prescripciones obligatorias
- Parte B: Recomendaciones





Preámbulo

Parte A y Parte B (19 cap.)

- 1 Generalidades - Introducción
- 2 Definiciones
- 3 Ámbito de aplicación
- 4 Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes
- 5 Declaración de protección marítima
- 6 Obligaciones de la compañía
- 7 Protección del buque
- 8 Evaluación de la protección del buque
- 9 Plan de protección del buque
- 10 Registros



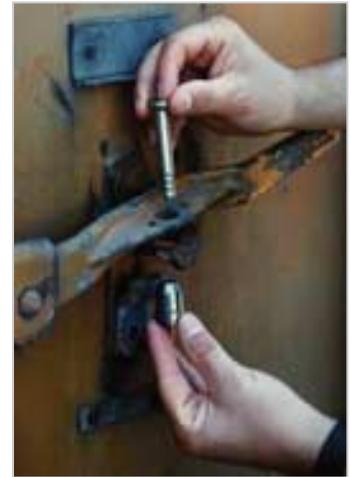


- 11 Oficial de la compañía para la protección marítima
- 12 Oficial de protección del buque
- 13 Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de los buques
- 14 Protección de la instalación portuaria
- 15 Evaluación de la protección de la instalación portuaria
- 16 Plan de protección de la instalación portuaria
- 17 Oficial de protección de la instalación portuaria
- 18 Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de la instalaciones portuaria
- 19 Verificación y certificación de buques





- En IMO se está debatiendo y estudiando otra serie de cuestiones relacionadas con la protección marítima en colaboración con otras organizaciones de las Naciones Unidas, concretamente con la **Organización Internacional del Trabajo (OIT)** y con la **Organización Mundial de Aduanas (OMA)**.



- Documentos de identidad de la gente de mar.
- Grupo mixto de trabajo OIT/OMI sobre protección portuaria.



Colaboración con la Organización Mundial de Aduanas:

- Memorando de entendimiento
- Integridad de la cadena de Transporte Intermodal
- Inspección de los Contenedores
- Precintado de los Contenedores, incluido el intercambio electrónico de datos (IED)
- Interfaz buque-puerto
- Intercambio de información

- **Otras iniciativas**

Identificación/seguimiento de largo alcance de los buques

Directrices sobre las organizaciones de protección reconocidas

Examen de la resolución A.890(21): Principios relativos a la dotación de seguridad

Examen de los aspectos de protección de las plataformas fijas y flotantes

Examen de los aspectos de facilitación del tráfico marítimo

Formularios de facilitación/Intercambio electrónico de datos

Examen de la resolución A.872(20): Drogas ilícitas

Cursos modelo para los OCPM, OPB y OPIP

Examen de las resoluciones A.787(19) y A.882(21): Supervisión por el Estado rector del puerto

Orientaciones en relación con las medidas de control y cumplimiento



CONCEPTO PROTECCIÓN MARÍTIMA

- Medidas de las que se valen propietarios, armadores y administradores de buques, instalaciones portuarias, instalaciones mar adentro y otras organizaciones o instituciones marítimas para dar protección frente a terrorismo, sabotaje, polizones/inmigrantes ilegales/solicitantes de asilo político, piratería/robos a mano armada contra buques, capturas, hurtos, molestias o imprevistos.

LAS MEDIDAS PROTECTORAS

- Recogida y análisis de información reservada
- Planificación de la protección
- Medidas y procedimientos de protección física
- Medidas de protección operacional
- Gestión de crisis
- Formación



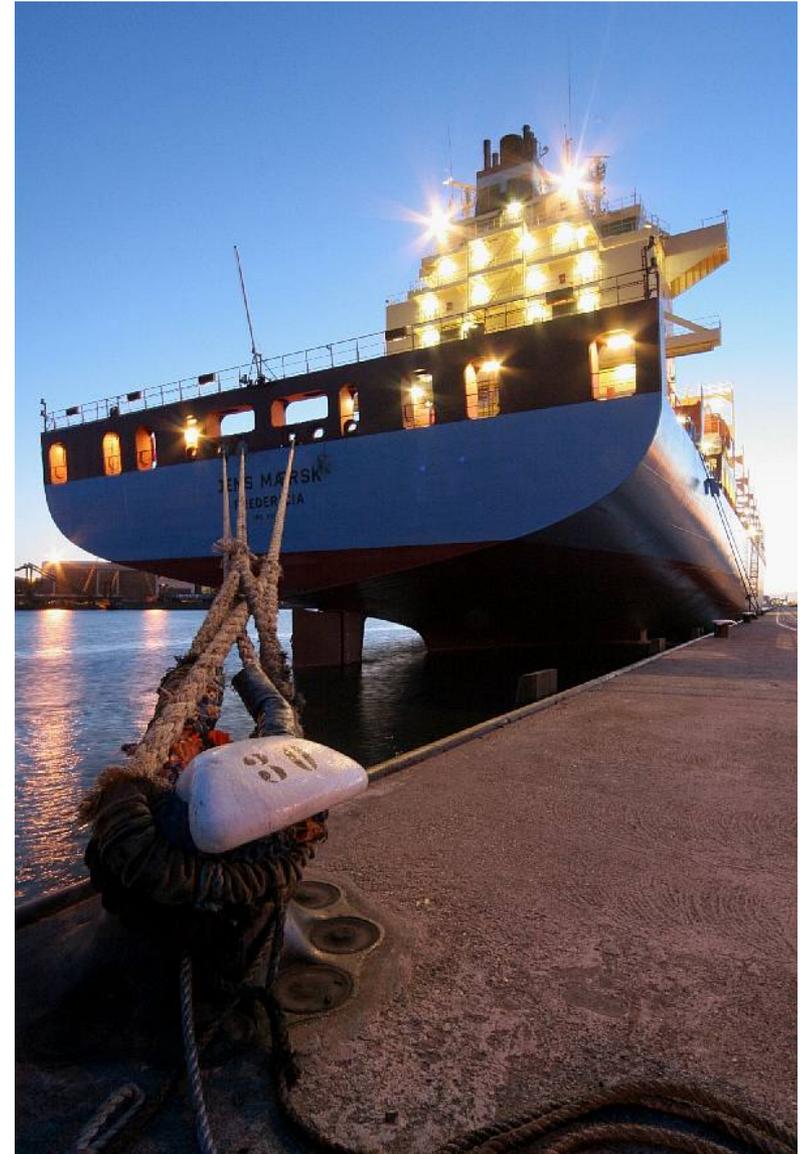


AMENAZAS PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

- Hurtos y robos
- Contrabando de drogas ilícitas
- Inmigrantes y polizones ilegales
- Piratería y robo a mano armada contra los buques
- Sabotaje
- Terrorismo

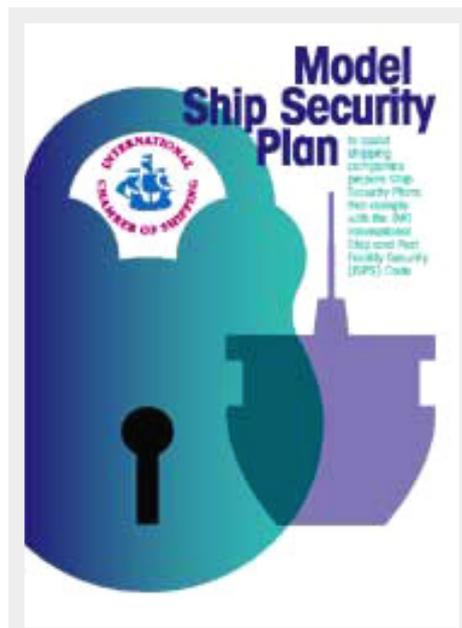
AMENAZAS PARA/DE los BUQUES

- Buques **como objetivo**: hundimiento de buques, asesinato de personas, contaminación ocasionada por hidrocarburos.
- Buques **como arma**: daños a puertos, canales, centros industriales o transporte de armas de destrucción masiva.
- Buques **como medio para el contrabando**: terroristas, armas, drogas, inmigrantes ilegales.



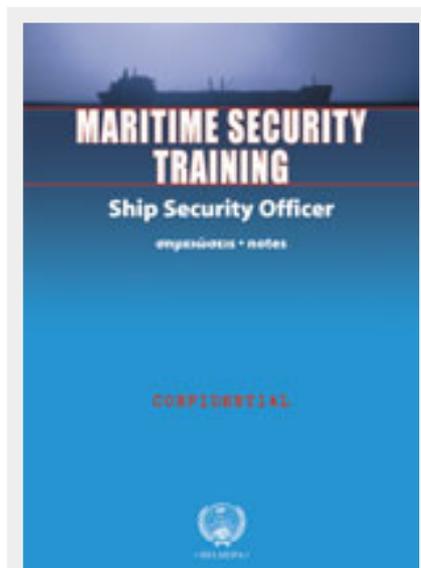
AMENAZAS de las PERSONAS

- Atacar el buque para provocar daños personales
- Utilizar la identidad del personal del buque para infiltrar operativos terroristas



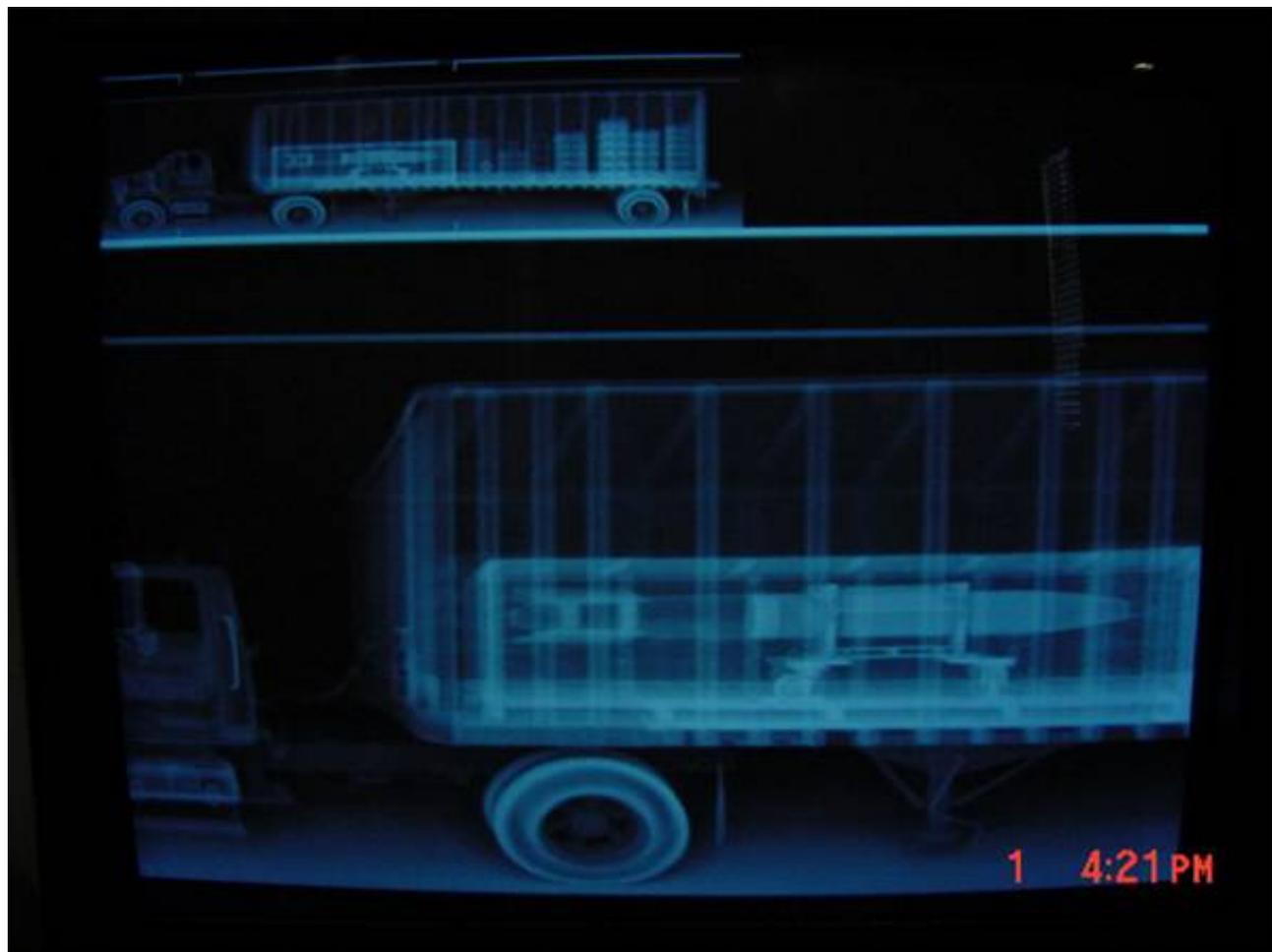
AMENAZAS PARA/DE las CARGAS

- Usar la carga para transportar armas, materiales o sustancias para fabricar armas.
- Usar la carga para transportar drogas, contrabando, etc.
- Usar la carga para infiltrar personas
- Usar la carga para provocar contaminación y pérdidas económicas y medioambientales incalculables.



AMENAZAS para la ECONOMÍA

- Usar el comercio marítimo y sus beneficios para financiar actividades terroristas
- Usar los buques para lavado de fondos ilegales de financiamiento de organizaciones terroristas



Código ISPS

Security Levels NIVELES DE PROTECCIÓN



Nivel uno: “Normal”

Mínima protección que debe mantenerse en todo momento



Nivel dos: “Riesgo elevado”

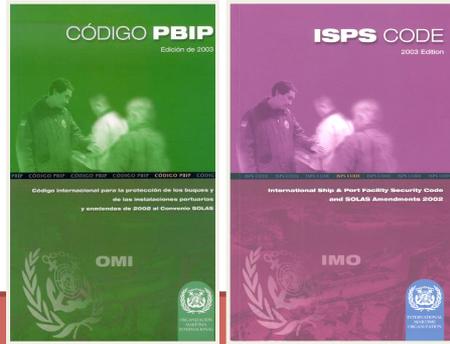
Medidas de Protección de seguridad acentuadas. Se aplica en aquellos momentos en que hay un riesgo de incidente.



Nivel tres: “Incidente inminente”

Medidas de protección de la seguridad excepcionales, es probable un atentado o un riesgo inminente de seguridad.

MARSEC Level \approx Security Level

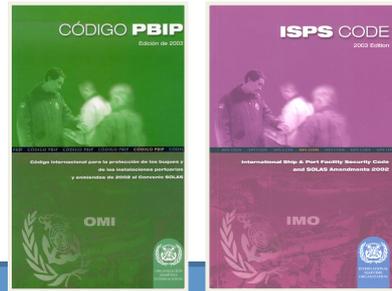


Código ISPS

PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

Es el plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas proteger de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima a:

- las personas que se encuentran a bordo
- la carga
- las unidades de transporte
- las provisiones a bordo o el buque



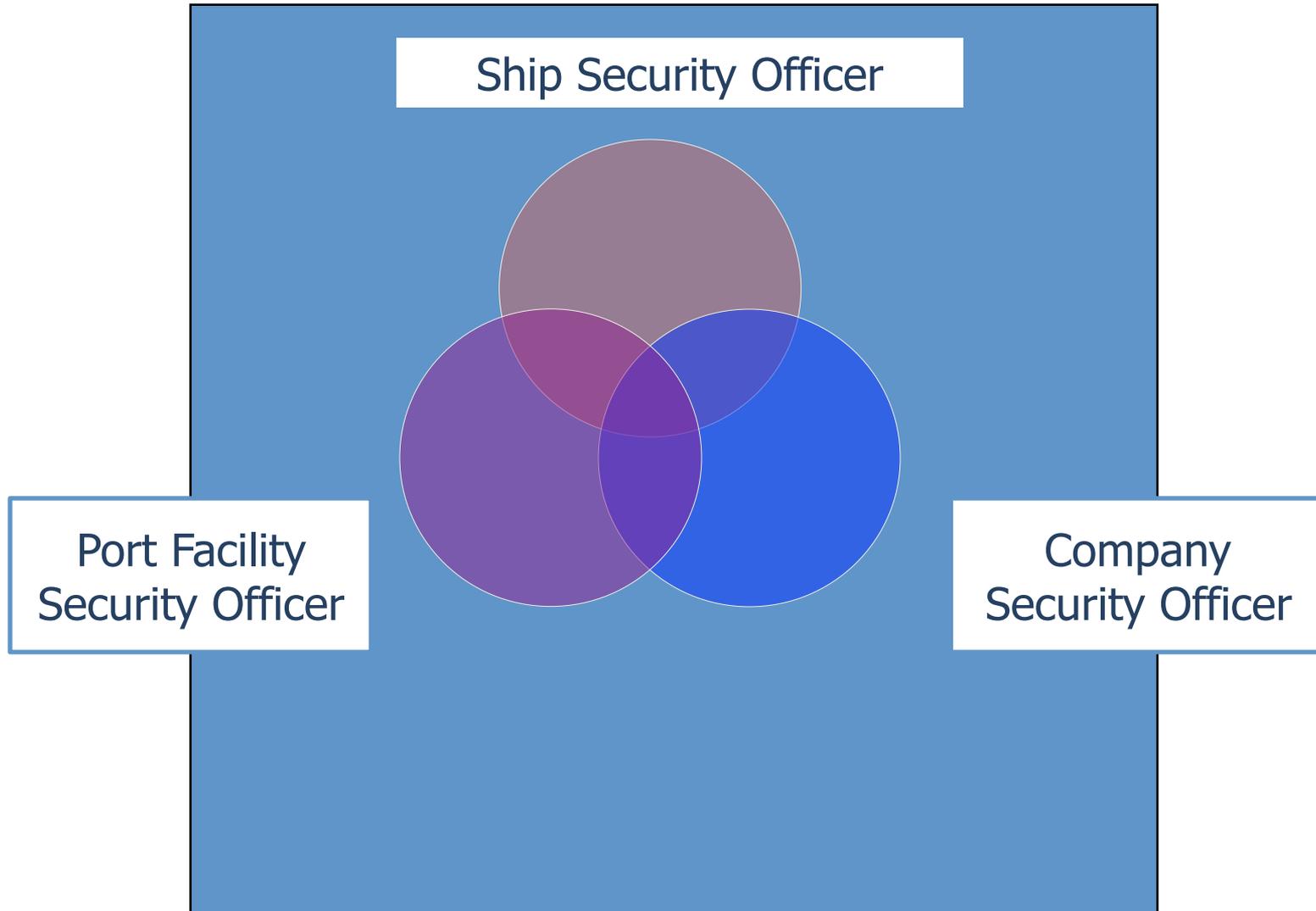
Código ISPS

PLAN DE PROTECCIÓN INSTALACIONES PORTUARIAS

Un plan para asegurar la aplicación en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima de medidas destinadas a proteger:

- la instalación portuaria y los buques,
- las personas,
- la carga,
- las unidades de transporte
- las provisiones de los buques

ISPS Code Security Officers



ISPS Code Security Officers

OFICIAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE (OPB)



- Persona a bordo, responsable ante el capitán, designado por la Compañía, para responder de la protección del buque y que coordina con el Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM) y el Oficial para la Protección de la Instalación Portuaria (OPIP)

ISPS Code Security Officers

OFICIAL COMPAÑÍA PROTECCIÓN MARÍTIMA (OCPM)



- Persona designada por la Compañía para asegurar que se lleva a cabo la EPB y que el PPB se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para la coordinación con los OPIP y el OPB

ISPS Code Security Officers

OFICIAL PROTECCIÓN INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP)



- Persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección portuaria y para la coordinación con los OPB y los OCPM

Certificado ISPS

PASOS PARA LA OBTENCIÓN DE UN CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

- Nombrar a un oficial para la protección marítima (OCPM)
- Formar al OCPM
- Llevar a cabo la evaluación de la protección del buque
- Elaborar un plan de protección del buque (PPB)
- Conseguir la aprobación del plan de protección del buque
- Hacer que el plan llegue al buque
- Designar a un oficial de protección del buque para cada buque
- Formar al oficial de protección del buque



STATEMENT OF COMPLIANCE OF A PORT FACILITY

OFFICE FOR TRANSPORTATION SECURITY
Department of Transportation and Communications
Republic of the Philippines

OTS-SCPF No: 008-2005

Issued under the provisions of part B of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND PORT FACILITIES
(ISPS CODE)

The Government of the
Republic of the Philippines

Name of port facility : **TSUNEISHI HEAVY INDUSTRIES
(CEBU), INC.**

Address of the port facility : **WEST CEBU INDUSTRIAL PARK, SEZ
BUANOY, BALAMBAN, CEBU
PHILIPPINES**

THIS IS TO CERTIFY that the compliance of this port facility with the provisions of Chapter XI-2 and part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code) has been verified and that this port facility operates in accordance with the approved port facility plan. This plan has been approved for **SHIP REPAIR / SHIP BUILDING**.

This Statement of Compliance of Port Facility is valid effective January 01, 2005 until December 31, 2005 subject to verifications as indicated.

Issued at Mandaluyong City, Metro Manila, Philippines.

Date of Issue: December 20, 2004

CECILIO R. PENILLA
Undersecretary for Transportation Security



GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF SHIPPING
DIRECTORATE GENERAL OF SHIPPING

STATEMENT OF COMPLIANCE OF A PORT FACILITY

Statement Number: *DGS/SOC/003*

Issued under the provisions of part B of the

**INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES
(ISPS CODE)**

Name of the port facility: *JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST*

Address of the port facility: *JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST,
ADMINISTRATIVE BUILDING,
SHEVA, TAL-URAN,
NAVI MUMBAI - 400 707. INDIA.*

THIS IS TO CERTIFY that the compliance of this port facility with the provisions of chapter XI-2 and part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code) has been verified and that this port facility operates in accordance with the approved port facility security plan. This plan has been approved for the following:

Passenger ship	<input checked="" type="checkbox"/>	Oil tanker	<input checked="" type="checkbox"/>
Passenger high-speed craft	<input checked="" type="checkbox"/>	Chemical tanker	<input checked="" type="checkbox"/>
Cargo high-speed craft	<input checked="" type="checkbox"/>	Gas carrier	<input checked="" type="checkbox"/>
Bulk carrier	<input checked="" type="checkbox"/>	Mobile offshore drilling units	<input checked="" type="checkbox"/>
Cargo ships other than those referred to above	<input checked="" type="checkbox"/>		

This Statement of Compliance is valid until *2009/06/18* subject to verifications (as indicated overleaf).

Issued at: *MUMBAI*
(Place of issue of certificate)

Date of issue: *2004/06/22*



(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

L. K. Panda

(Signature of the duly authorized official
issuing the Certificate)

कप्तान एल. के. पंडा
Capt. L. K. Panda
उप नौटिकल सलाहकार, भारत सरकार
Dy. Nautical Advisor to the Govt. of India

-- APPROVED
 -- NOT APPROVED

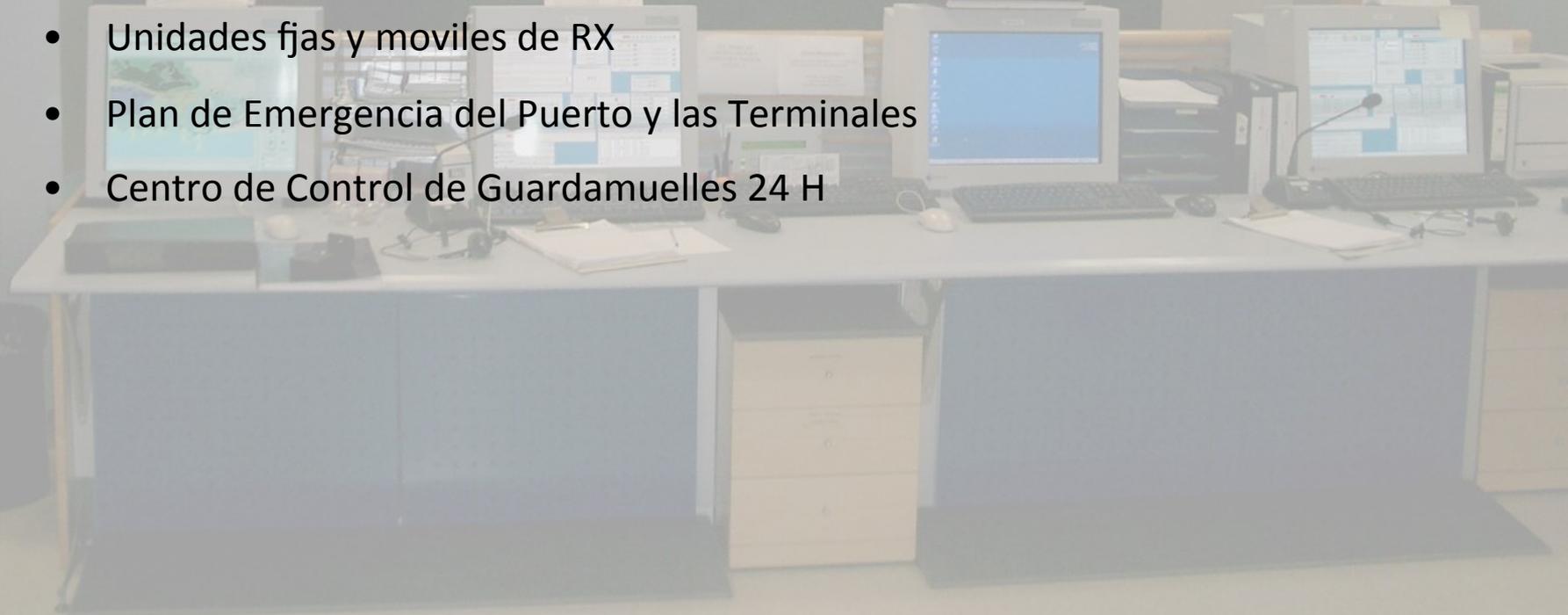
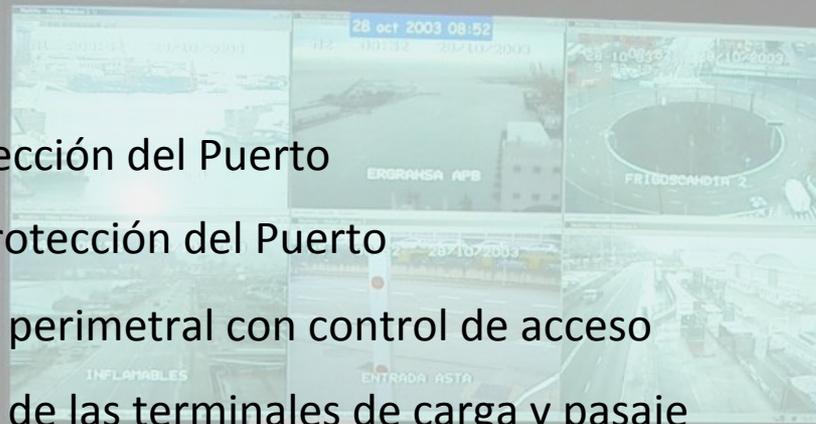
CONTD 2-



Caso de Barcelona

Medidas de Protección actualmente en vigor

- Plan de Protección del Puerto
- Comité de Protección del Puerto
- Cerramiento perimetral con control de acceso
- Cerramiento de las terminales de carga y pasaje
- Unidades fijas y móviles de RX
- Plan de Emergencia del Puerto y las Terminales
- Centro de Control de Guardamuelles 24 H



Centro de Control

Funciones

Coordinación de las actividades del Cos de Guardamolls

- Operativa diaria
 - Operativa terrestre
 - Operativa de los buques de carga y pasaje
 - Vigilancia de la zona de servicio portuaria
- Gestión de emergencias
 - Conjunta con los centros de SASEMAR y de PRACTICOS
- Recepción de alarmas de los servicios técnicos
 - Telecontrol de señales marítimas
 - Puente Porta d'Europa
 - Sistemas de Alimentación Ininterrumpida (SAIs)

Centre de Control

Tecnologia disponible

- Integrador de comunicaciones
 - Radiotelefonía (radiotelefonía del puerto, banda marina i Protecció Civil)
 - Interfonía con las puertas y servicio de megafonía
 - Telefonía (teléfonos de emergencias y telefonía convencional)
- Sistema de presentación *videowall*
 - Visualización del CCTV
 - Presentación de aplicaciones GIS (ataques, emergencias,...)
- Sistema de Circuito Cerrado de Televisión
 - 50 cámaras que cubren la zona de servicio
 - Red propia de fibra óptica
- Sistema de gestión de emergencias
 - GIS de seguridad / Simulador de accidentes tecnológicos
- Sistema de recepción de alarmas
 - Tránsito (recuento de vehículos y paneles informativos del puente)
 - Alarmas de incendios y intrusión
 - Telecontrol de señales marítimas





900 100 852

STOP

STOP

POLICIA
PORTUARIA

CONTROL
ACCES PORT

B 3416 UB











2.0i 170



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

B-0774-WH





K-5

Port de Barcelona
Autoritat Portuària de Barcelona

080
BOMBERS
www.bcn.es/bombers

080
BOMBERS
www.bcn.es/bombers

CENTRE COMANDAMENT AVANÇAT

Ziegler

Port de Barcelona
Autoritat Portuària de Barcelona

Ziegler

PAB

PROGRAMAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD APLICABLES A LA CADENA LOGÍSTICA



WORLD CUSTOMS ORGANIZATION

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS

PROGRAMAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD APLICABLES A LA CADENA LOGÍSTICA



CUSTOMS-TRADE PARTNERSHIP AGAINST TERRORISM

PROGRAMAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD APLICABLES A LA CADENA LOGÍSTICA



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

PROGRAMAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD APLICABLES A LA CADENA LOGÍSTICA



PROGRAMAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD APLICABLES A LA CADENA LOGÍSTICA



INICIATIVA CSI

OBJETIVOS

- Facilitar la detección de amenazas potenciales a la seguridad con la mayor rapidez posible
- Evaluación de riesgos en los puertos de origen de los contenedores con destino a los Estados Unidos.



INICIATIVA CSI

ELEMENTOS BÁSICOS

Identificación de contenedores de alto riesgo

Inspección previa antes de su carga

Utilización de tecnología para la inspección

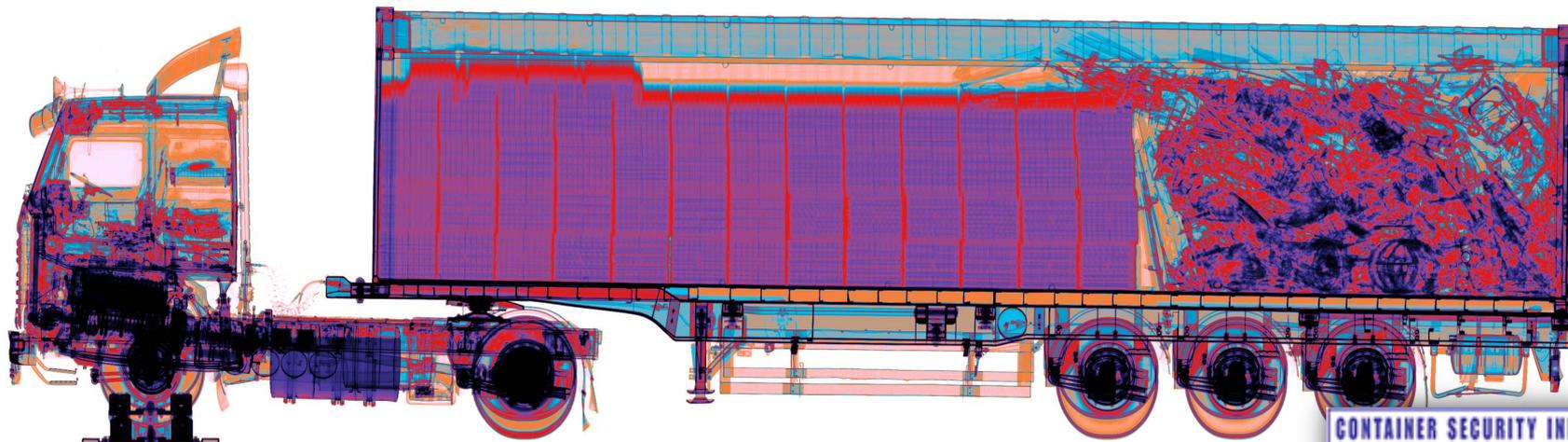
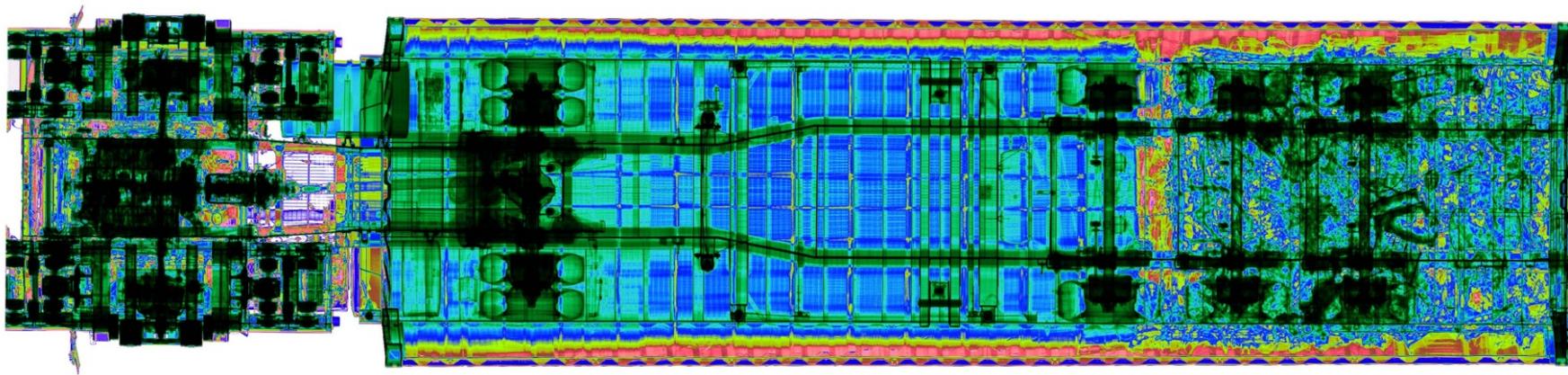
Utilización de contenedores más eficientes



INICIATIVA CSI



INICIATIVA CSI



PROGRAMAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD APLICABLES A LA CADENA LOGÍSTICA



INICIATIVA MEGAPORT

INICIATIVA MEGAPORT

OBJETIVO

- Disuadir, detectar e interceptar el tráfico ilícito de material nuclear y radiactivo en el comercio mundial contenerizado**
- Es necesario inspeccionar el mayor número de contenedores posible, de exportación, importación y transbordo, con un impacto mínimo sobre el flujo comercial**

INICIATIVA MEGAPORT

PROTOCOLO DE ACTUACIÓN EN CASO DE DETECCIÓN DE MOVIMIENTO INADVERTIDO O TRÁFICO ILÍCITO DE MATERIAL RADIATIVO EN PUERTOS DE INTERÉS GENERAL

- AGENCIA ESTATAL DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (AEAT),
 - SECRETARÍA DE ESTADO DE SEGURIDAD. MINISTERIO DEL INTERIOR,
 - SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES. MINISTERIO DE FOMENTO
 - SECRETARÍA GRAL DE ENERGÍA DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO
 - CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR (CSN),
 - EMPRESA NACIONAL DE RESIDUOS RADIATIVOS (ENRESA),
-
- Asigna funciones y responsabilidades para el buen funcionamiento del sistema
 - Establece el proceso de actuación ante una detección positiva
 - Define los procedimientos y formación necesarios

INICIATIVA MEGAPORT

INSTALACIÓN



INICIATIVA MEGAPORT



Agencia Estatal de
Administración Tributaria



Puerto Bahía de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

CENTRO DE RECONOCIMIENTO NO INTRUSIVO



MEGAPORTS



Dependencia Provincial de Aduanas e I.I.E.E. de Algeciras

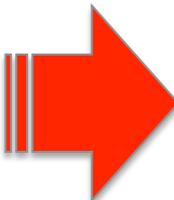


UNE - ISO 28000

- Sistema de gestión de seguridad de la cadena de suministro
- Cumple con todos los requisitos de seguridad en las modalidades de transporte terrestre, marítimo y aéreo
- Permite su implantación en cualquier tipo de organización

Seguridad

Comunicación

- ✓ Plan de Emergencia Interior
- ✓ Plan de Contingencias
- ✓ Plan de Autoprotección
- ✓ Plan de Prevención de Riesgos Laborales
- ✓ Plan de Protección Portuaria
-  ✓ **Plan de Comunicación en Crisis**

PLAN DE COMUNICACIÓN EN CRISIS



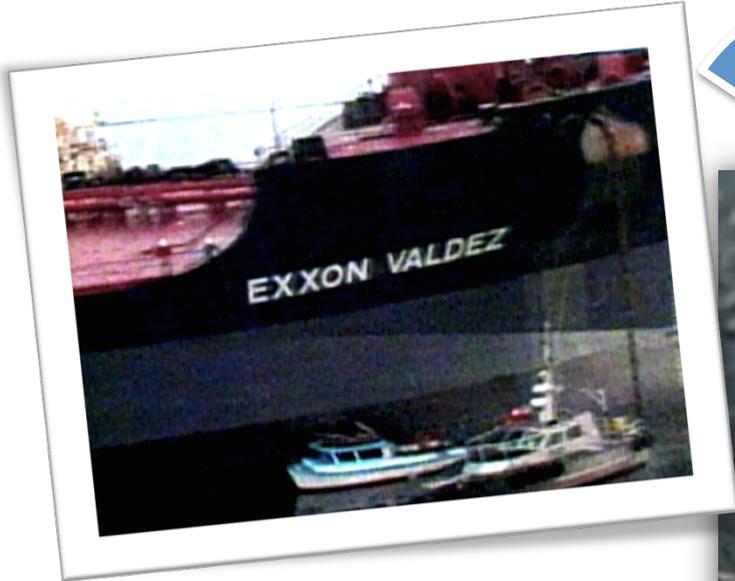
*Una crisis significa un cambio entre dos situaciones, **antes** de un suceso y **después**, con una amenaza clara para la imagen corporativa. Si además, nuestra referencia es una infraestructura portuaria donde existen mercancías peligrosas, movilidad de personas en cantidades que no siempre es fácil de controlar y los riesgos son elevados: la crisis es más frecuente de lo que en principio podría pensarse.*

RISK COMMUNICATION

PLAN DE COMUNICACIÓN EN CRISIS

- **Gestión corporativa de la comunicación:** aún es más importante cuando los elementos negativos pueden aflorar, es el caso de una crisis motivada por un accidente de pequeña o de grandes dimensiones. La comunicación no afecta al departamento de seguridad, sostenibilidad, protección,... afecta a la totalidad de la empresa.

PLAN DE COMUNICACIÓN EN CRISIS



PLAN DE COMUNICACIÓN EN CRISIS

- Tiene que existir claramente la figura del portavoz del puerto ante la crisis y determinar cómo se va a atribuir a otros **directivos** sus tareas específicas, si correspondiera expresar esta ante los periodistas en una entrevista o en una rueda de prensa.

El ministro en la crisis nuclear con el mono azul de los trabajadores



PLAN DE COMUNICACIÓN EN CRISIS

“El Puerto ha resuelto bien la crisis demostrando su competencia y su preparación ante las eventualidades”.



Una crisis motivada por un accidente en la infraestructura portuaria **no tiene por qué llevar al descrédito** como entidad corporativa, más al contrario, incluso podría implicar que gracias a ella se obtuviera un resultado positivo en la imagen del Puerto ante la sociedad y sus clientes

PLAN DE COMUNICACIÓN EN CRISIS

Todas las crisis tienen **elementos comunes**:

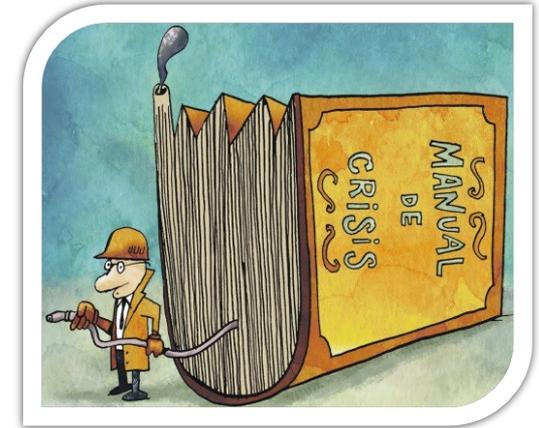
- la sorpresa con la que ocurre, siempre nos coge la situación desprevenidos en un inicio del suceso;
- “cada crisis es única”, las mismas causas jamás producirán los mismos efectos;
- y toda crisis lleva consigo una actuación urgente, rápida, donde el tiempo es necesariamente breve.



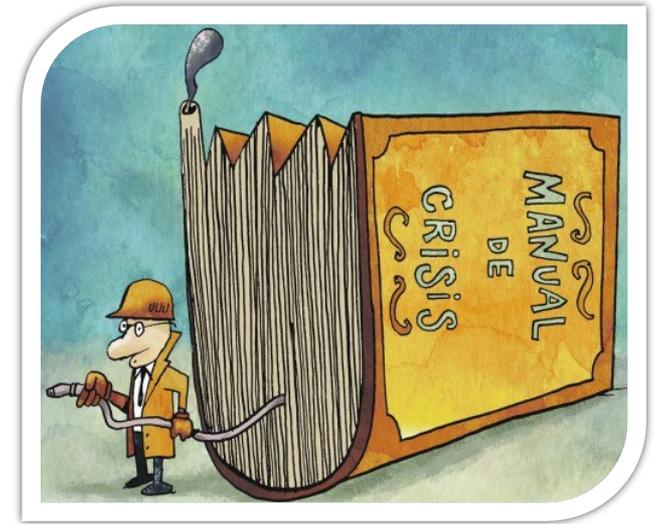
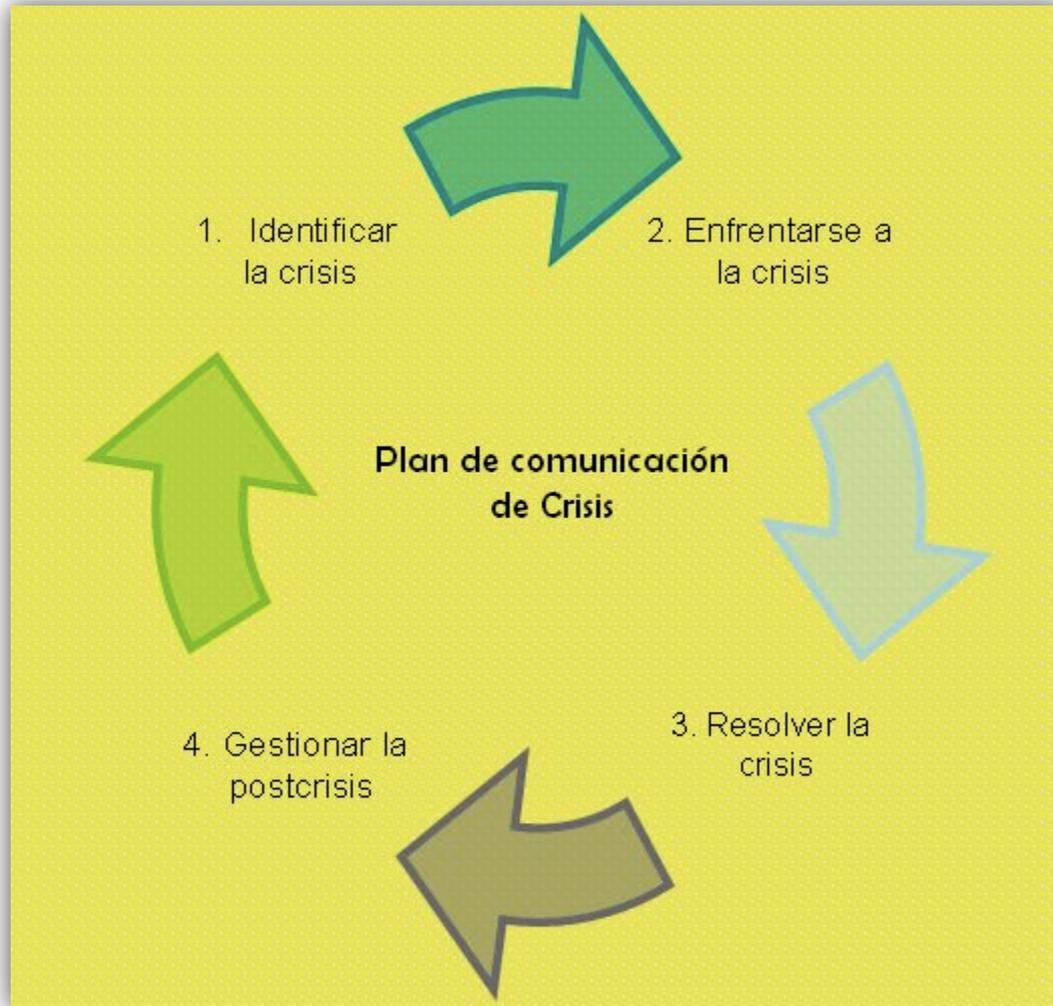
PLAN DE COMUNICACIÓN EN CRISIS

4 etapas en una crisis:

- Identificación (acceso información),
- Enfrentamiento de la crisis
(la comunicación de la actuación),
- Resolución (desarrollar positivamente las habilidades de la organización: buen final emergencia)
- y la Post crisis (donde aprovechar la imagen de la empresa de forma reiterada en los medios para aprovecharse desde un punto de vista corporativo)



PLAN DE COMUNICACIÓN EN CRISIS



PLAN DE COMUNICACIÓN EN CRISIS

Es importante pensar que ante una crisis se va a demandar una información general acerca de la compañía, una información general de las crisis habituales en la actividad portuaria (**comparativas con otros sucesos** similares para demostrar la efectividad con relación a otros casos de emergencia similares).

Un Plan de comunicación de crisis debe incluir un repertorio de contactos personales de cada uno de los **miembros del organigrama técnico** de la infraestructura portuaria ante instancias mediadoras.

Y es importante un conocimiento del medio, es decir un fichero de los periódicos locales, de especialización marítimo-portuaria, etc.



PLAN DE COMUNICACIÓN EN CRISIS



3 son las claves de esta comunicación de crisis:

- 1. la agilidad, o inmediatez** en los primeros momentos de la emergencia;
- 2. la calidad informativa**, es decir la forma en que el puerto desarrolla su imagen corporativa ante el siniestro y la explicación clara y con datos creíbles de cómo se ha actuado y que esta actuación ha sido la mejor posible dada la aleatoriedad del suceso;
- 3. y la veracidad**, que los medios y la opinión público son conscientes que lo que se le está transmitiendo desde la portavoz de la organización son datos reales y contrastados.

Muchas gracias

<http://segumar.uca.es>

SEGUMAR

1. MARCO HISTÓRICO
2. LA SEGURIDAD DEL BUQUE
3. EL FACTOR HUMANO
4. EMERGENCIAS MARÍTIMAS
5. CONTAMINACIÓN OPERACIONAL Y ACCIDENTAL

UNIVERSIDAD DE CÁDIZ
CENTRO DE DOCUMENTACIÓN
BLOG

SEGUMAR es una herramienta en red que permite a los alumnos y egresados de la Universidad de Cádiz, y en general a los profesionales del sector el acceso a materiales docentes relacionados con el tema de la Seguridad en el ámbito marítimo y portuario, dentro del amplio concepto del tópic: seguridad, prevención de riesgos laborales, contaminación por buques, protección portuaria, etc.

SEGUMAR pretende ser un referente didáctico en el mundo hispano parlante para todos los interesados en la Seguridad Marítima y Portuaria. En este espacio el profesorado participante colgará en abierto aquellos materiales que puedan interesar a los usuarios de la red. A diferencia de los manuales impresos, estos tendrán fecha de caducidad y se renovarán a medida que los cambios normativos o técnicos vayan surgiendo.



ÚLTIMAS ENTRADAS ACTUALIZADAS

- TEXTO: IMO ACTUALIZACIÓN** 31/10/2013

La Organización Marítima Internacional - Estructura orgánica.
- CONFERENCIA: DEL TITANIC AL COSTA CONCORDIA** 15/09/2013

Conferencia impartida en la Facultad de Ciencias Náuticas de la Universidad Metropolitana de Ciencia y Tecnología (UMECT) de la Ciudad
- PRESENTACIÓN: EMISIONES ATMOSFERICAS EN LOS BUQUES** 14/07/2013

En esta presentación se tratan las principales emisiones atmosféricas generadas por los buques, así como las medidas primarias y secundarias
- PRESENTACIÓN: GESTION DE RESIDUOS EN BUQUES** 14/07/2013

En esta presentación se aborda la problemática asociada a la generación de residuos en los buques
- PRESENTACIÓN: GESTION DE AGUAS OLEOSAS, NEGRAS Y GRISES EN LOS BUQUES** 14/07/2013

En esta presentación se aborda la problemática de la gestión de las aguas residuales en los buques, así como las

SÍGUENOS EN EL BLOG

- VÍDEO DE EMSA SOBRE EL LRIT** 11/6/2013

Paco Piniella
- NOAA ANUNCIA EL FINAL DE LAS CARTAS EN PAPEL** 10/31/2013

La Oficina Hidrográfica NOAA que ha creado y mantenido la colección de más de mil cartas náuticas de las aguas...

Paco Piniella
- JORNADAS SOBRE MLC EN BILBAO** 10/31/2013

Paco Piniella
- NUEVA E INTERESANTE PUBLICACIÓN DE EMSA** 10/30/2013

Desde que se adoptó la Directiva 2005/35/CE relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones, incluidas...

Paco Piniella



francisco.piniella@uca.es