

**IMPACTO DE LA APLICACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA
LA PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS
(PBIP), EN LAS OPERACIONES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA
REGIONAL DE CARTAGENA S.A.**

YURANIS TATIS CERVERA

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRACION
PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
CARTAGENA DE INDIAS D. T. y C.**

2009

**IMPACTO DE LA APLICACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA
PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP), EN
LAS OPERACIONES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE
CARTAGENA S.A.**

TATIS C, YURANIS

Monografía presentada como requisito
parcial para optar por el título de Profesional en Finanzas y Negocios
Internacionales

ASESOR

JUAN CARLOS MORENO LEMUS

Oficial Protección Instalación Portuaria

SPRC

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
MINOR EN INTERNACIONALIZACION DE NEGOCIOS Y COMERCIO
CARTAGENA DE INDIAS D. T. y C.**

2009

REGLAMENTO ACADÉMICO

(ARTICULO 107)

La Tecnológica de Bolívar institución universitaria, se reserva el derecho de propiedad intelectual de todos los trabajos de grado aprobados, los cuales no pueden ser explotados comercialmente sin autorización.

AUTORIZACIÓN

Yo **Yuranis Tatis Cervera** identificada con cedula de ciudadanía **No. 1.128.047.265** de Cartagena, autorizo a la Universidad Tecnológica de Bolívar para hacer uso de mi Monografía de grado y publicarlo en el catalogo On-line de la biblioteca.

Yuranis Tatis Cervera.

CC. # 1.128.047.265 de Cartagena.

Nota de aceptación

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Cartagena de Indias D. T. y C.; 30 de Abril de 2009.

AGRADECIMIENTOS

Brindo mis sinceros agradecimientos:

A Dios, mi gran amigo de escaramuzas y batallas, quien ha sido mi compañía fiel en todo momento. Mi mejor maestro en la universidad de la vida.

A mi madre, quien con todo su esfuerzo me ha apoyado siempre. Gracias a sus orientaciones he podido acompañar los conocimientos académicos con los valores más fundamentales.

A mis hermanos, quienes conocen cada uno de mis sueños, enseñándome el verdadero valor de la amistad.

A la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A. por el apoyo brindado para la realización de este proyecto.

A mi Alma Mater y sus docentes que día a día me brindaron sus conocimientos ayudándome a cumplir mi objetivo de formarme como profesional en Finanzas y Negocios Internacionales.

Cartagena de Indias D. T. y C. Abril 30 de 2009.

Señores

Comité Curricular

Universidad Tecnológica de Bolívar

L.C.

Cordial Saludo:

Por medio de la presente nos permitimos presentarles a ustedes para su consideración, estudio y aprobación la Monografía de grado titulada **“IMPACTO DE LA APLICACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP), EN LAS OPERACIONES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA S.A.”**, para optar por el título de profesional en Finanzas y Negocios Internacionales.

Cordialmente.

Yuranis Tatis Cervera.

C.C. # 1.128.047 de Cartagena.

Cartagena de Indias D. T. y C. 30 de Abril de 2009.

Señores

Comité Curricular

Universidad Tecnológica de Bolívar

L.C.

Apreciados señores,

A través de la presente me permito entregar el proyecto de grado titulado **“IMPACTO DE LA APLICACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP), EN LAS OPERACIONES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA S.A.”** para su estudio y evaluación, realizado por la estudiante Yuranis Tatis Cervera, de la cual acepto ser su asesor.

Cordialmente.

Juan Carlos Moreno Lemus

Oficial Protección Instalación Portuaria SPRC.

Cartagena de Indias D. T. y C. 30 de Abril de 2009.

Señores

Comité Curricular

Universidad Tecnológica de Bolívar

L.C.

Apreciados señores,

A través de la presente me permito informarles que el proyecto de grado titulado **“IMPACTO DE LA APLICACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP), EN LAS OPERACIONES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA S.A.”** realizado por la estudiante Yuranis Tatis Cervera, ha sido presentado ante el area de Seguridad y Protección de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A.

Cordialmente.

Juan Carlos Moreno Lemus

Oficial Protección Instalación Portuaria SPRC.

INTRODUCCION.....	16
0.1.1 IDENTIFICACION DEL PROBLEMA.	18
0.1.2 EL PROBLEMA	21
0.1.3 OBJETIVOS	22
0.1.4 GENERAL	22
0.1.5 ESPECIFICOS	22
0.1.6 JUSTIFICACION	23
0.1.7 ANTECEDENTES DE INVESTIGACION.	24
0.1.8 MARCO CONCEPTUAL	27
0.1.9 METODOLOGIA DE TRABAJO.....	31
0.1.10 LOGROS ESPERADOS	32
1 GENERALIDADES SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA S.A.....	33
1.1 RESEÑA HISTORICA	33
1.2 MISION.....	34
1.3 VISION Y MEGA 2017	35
1.4 PRESTACION DEL SERVICIO.....	35
2 PBIB: CAMBIOS EN LA NORMA COLOMBIANA	37
2.1 DESIGNACIÓN DE AUTORIDADES COMPETENTES	37
2.2 FUNCIONES DIMAR	38
2.3 GESTION PROTECCION BUQUES	41
2.4 GESTION PROTECCION INSTALACION PORTUARIA	42
2.4.1 OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA.....	44
2.5 ORGANIZACIONES DE PROTECCIÓN RECONOCIDA	44
3 PBIB EFECTOS EN LAS ACTIVIDADES DE SPRC	46
3.1 DESARROLLO DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD 2004:2008	47
3.1.1 CSI (CONTAINER SECURITY INICIATIVE)	47
3.1.2 C-TPAT (CUSTOMS TRADE PARTNERSHIP AGAINST TERRORISM).....	49
3.2 PLAN DE PROTECCION: MEDIDAS IMPLEMENTADAS	53
3.2.1 Acceso a la Instalación Portuaria.....	55
3.2.2 Zonas restringidas dentro de la Instalación Portuaria;	61
3.2.3 Manipulación de la carga.	64
3.2.4 Entrega de provisiones del buque.	68
3.2.5 Gestión de equipajes no acompañados y Vigilancia de la protección de la Instalación Portuaria.	71

4	EFFECTOS QUE TUVO LA IMPLEMENTACIÓN DEL CÓDIGO PBIP EN LA SPRC SOBRE LOS USUARIOS DEL PUERTO.	73
4.1	CARNETIZACIÓN	75
4.2	CONTROL PARA EL INGRESO DE PERSONAL CARNETIZADO (OP-SOP705)	78
4.3	REQUISITOS PARA LA GENERACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE INGRESO DE LA EMPRESA	78
4.4	AUTORIZACIONES DE INGRESO A USUARIOS CON VIGENCIA INDEFINIDA	79
4.5	AUTORIZACIONES DE INGRESO A USUARIOS CON UNA VIGENCIA DEFINIDA	81
4.6	AUTORIZACIÓN PARA PERSONAL DE SUPERVISORES Y OPERADORES DE EQUIPOS	81
4.7	PERSONAL PARA LA OPERACIÓN MARÍTIMA	82
4.8	PERSONAL PARA LA OPERACIÓN TERRESTRE EN BODEGAS, PATIOS O PLATAFORMA DE AFORO	
	AUTORIZACIÓN POR GESTIÓN	83
4.9	AUTORIZACIÓN DE PERSONAL ADICIONAL	83
4.10	AUTORIZACIÓN DE INGRESO A DUEÑOS DE CARGA Y EMPRESAS INTERMEDIARIAS	84
4.11	AUTORIZACIÓN PARA ACTIVIDADES NO OPERATIVAS	85
4.12	AUTORIZACIÓN DE INGRESO A INSPECTORES DE EMPRESAS ASEGURADORAS.	85
4.13	AUTORIZACIÓN DE INGRESO DE PERITOS O SURVEYORS	86
4.14	AUTORIZACIÓN DE INGRESO PARA OPERADORES PROVISIONISTAS	86
4.15	AUTORIZACIÓN DE INGRESO PARA APROVISIONAMIENTO, SUMINISTRO, RETIRO DE MATERIALES E INGRESO DE PERSONAS EVENTUALES A REMOLCADORES	87
4.16	AUTORIZACIÓN DE INGRESO A VISITANTES OP-SOP706	88
4.17	PROCESO DE AUTORIZACIÓN DE INGRESO COMO VISITANTE	88
4.18	IDENTIFICACIÓN DEL VISITANTE	89
4.19	AUTORIZACIÓN DE INGRESO CON VEHÍCULO	90
4.20	AUTORIZACIÓN DE VISITANTES PARA INGRESO A LAS OFICINAS DE SPRC, NO UBICADAS EN ÁREAS OPERATIVAS	90
4.21	AUTORIZACIÓN DE INGRESO DE VISITANTES A ÁREAS OPERATIVAS	91
4.22	VISITANTES PARA ENTREGA DE ARTÍCULOS AL ALMACÉN DE SUMINISTROS	91
4.23	VISITANTES Y/O PERSONAL DE PROVEEDORES O CONTRATISTAS	92
4.24	INGRESO COMO VISITANTE PARA TRABAJOS OCASIONALES, INFERIORES A UN (1) MES	93
4.25	VISITANTES DE EMPRESAS INQUILINAS	93
4.26	INGRESO DE PERITOS O SURVEYORS	94
4.27	VISITANTES A MOTONAVES	95
4.28	INGRESO COMO VISITANTE A PERSONAL CARNETIZADO DE SIAS, ACI'S Y DUEÑOS DE CARGA	95
4.29	SALIDA E INGRESO DE TRIPULANTES	95
4.30	ENTREGA Y DEVOLUCIÓN DE CARNET DE VISITANTE	96
5	CONCLUSIONES	97
6	RECOMENDACIONES	100
7	ANEXOS	104
8	BIBLIOGRAFIA	125

INTRODUCCION

A partir de los ataques terroristas del 11 de Septiembre del 2001, la Organización Marítima Internacional (OMI) mostró su compromiso para trabajar, junto con todos los países interesados, para impedir que el transporte marítimo se convierta en objetivo de actos de terrorismo y otros ilícitos tales como la piratería, ataques a instalaciones, trafico de armas, y otras amenazas que se pueden presentar a partir de la utilización de las entradas marítimas. Dentro de los cambios consecuentes con estos nuevos objetivos, a partir del 1º de Julio del año 2004 se modifico el capitulo XI-1 y XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974), del cual se desprende el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP). Todo esto buscando crear un nuevo sistema internacional de medidas que tienen como objetivo principal aumentar la Protección Marítima a través de la cooperación de los buques y las Instalaciones Portuarias para evitar actos que se constituyen en una amenaza para la seguridad del transporte marítimo.

Todos estos cambios obligaron a las entidades portuarias colombianas a amoldarse las nuevas exigencias internacionales en materia de seguridad, lo que conlleva a una serie de esfuerzos para ajustar los niveles de protección que permitiera el desarrollar de un comercio internacional confiable y seguro.

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. Comprometida con el propósito de la implementación del Código PBIP, ha tenido que efectuar cambios importantes en lo relativo a los estándares de seguridad de las Instalaciones Portuarias como ser, ello implico ajustes en las áreas de control en el acceso de personas y vehículos, vigilancia, zonas restringidas, control áreas de perimetrales, inversión en tecnología y capacitación del personal para hacerlo idóneo en todo lo relacionado con la seguridad portuaria.

Este trabajo se constituye en un esfuerzo por mostrar el impacto que ha tenido la implementación del código PBIP, en la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A., partiendo de la normatividad colombiana, los cambios que se dan en la norma a partir de las modificaciones y convenios internaciones, y sus incidencias en las actuaciones del puerto, posteriormente se hace un análisis de los diferentes efectos que tuvo la aplicación de estos cambios en los diferentes procesos operativos del puerto de Cartagena, y como se adaptaron sus actividades para responder a estos requerimientos internacionales. Posteriormente se muestra las implicaciones o efectos que sobre la comunidad portuaria, usuarios del puerto en general, tuvo la aplicaciones de tales procedimientos, se muestra como principal aspecto, todo lo relacionado con los controles para ingreso de personal a puerto, los procedimientos que deben cumplir desde un visitante, hasta un agente naviero, para poder tener acceso a las instalaciones portuaria,

0.1.1 IDENTIFICACION DEL PROBLEMA.

Sin lugar a dudas, múltiples acontecimientos acaecidos a escala mundial han direccionado la atención al tema de seguridad en lo referente al intercambio comercial, en especial los hechos ocurridos el día 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos; lo cual dejó al descubierto los riesgos que asume la economía, y en especial el comercio internacional de un país por las acciones terroristas.

En este sentido, el impacto que las acciones terroristas pueden alcanzar sobre la actividad marítima portuaria, es difícil de dimensionar, por lo que resulta apenas indispensable identificar objetivos que deberán ser cubiertos por las correspondientes medidas de protección, es por esto, que la OMI (Organización Marítima Internacional), a solicitud precisamente de Estados Unidos decidió aprobar la entrada en vigencia del *Código I.S.P.S. (International Ship and Port Facilities Security)*, en sus siglas en inglés.

En respuesta a ello la vigésima segunda asamblea de la O.M.I. celebrada en noviembre de 2001, decidió la elaboración de una reglamentación tendiente a establecer medidas de protección de los buques y los puertos.

El código mencionado, forma parte como capítulo XI-2 del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar "S.O.L.A.S." (*Safety of Life at Sea*)

del año 1974, el cual debió ser enmendado con el fin de incorporar el capítulo señalado.

El convenio SOLAS, establece, a groso modo, las regulaciones que deben cumplir las naves en cuanto a seguridad (*Safety*)¹ de la misma, es decir, construcción, equipamiento de comunicaciones y de navegación, agregándose ahora la seguridad como concepto *Security*². Antes del código, el SOLAS se ocupaba solamente de la seguridad en los transportes marítimos, la regulación se ocupa ahora de asuntos de transporte marítimo en relación con buques e instalaciones portuarias.

Dado que nos encontramos en un proceso de globalización que implica la interconexión de los distintos actores de la economía mundial, en el que la distribución internacional desde los principales centros de producción a los de consumo, supone un alto nivel de dificultad para establecer controles y definir responsabilidades nacionales e internacionales, se hace necesario la protección y evaluación de los riesgos en los que están inmersa todas las actividades que intervienen en la cadena logística del comercio internacional, bajo un marco regulatorio común, partiendo de la base de la importancia que supone para la economía de un país el transporte marítimo.

¹ Del inglés *safety*, entendido como seguridad.

² Del inglés *security*, entendido como protección.

*El Código de Protección de Buques e Instalaciones*³, tiene como objetivo proporcionar un marco regulatorio y consistente para evaluar riesgos, y evitar que a través de los buques, instalaciones, cargas y pasajeros, se cometan atentados terroristas utilizando como vía al transporte marítimo, permitiendo a los gobiernos aumentar en forma coordinada las medidas de protección necesarias, a un nivel internacional, para enfrentar las nuevas amenazas.

Dentro de las medidas dispuestas en el código, los buques, las instalaciones portuarias y las compañías navieras, deben designar oficiales de protección, previamente capacitados y acreditados por la autoridad marítima portuaria. Además, obliga a los puertos y compañías navieras, a realizar planes de contingencia basados en evaluaciones de protección, con el fin de evitar potenciales actos terroristas, lo anterior, representa costos reales para dichos actores involucrados.

En Colombia la autoridad encargada de regular las disposiciones mínimas requeridas para la implementación y control de este código es la dirección general marítima (DIMAR). Entre las funciones de La Dirección General Marítima y Portuaria se encuentran la de: asesorar al Gobierno en la adopción de políticas y programas relacionados con las actividades marítimas y ejecutarlas dentro de los límites de su jurisdicción; regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general, la seguridad de la vida humana en

³ Ref. empresa nacional puertos S.A, ENAPU, M.CHAVEZ, 2004.

el mar, la búsqueda y salvamento marítimos y fijar la dotación de personal para las naves. De allí que se fije especial interés en esta organización, para abarcar el estudio del mencionado código.

De acuerdo a lo anterior, es indispensable el estudio de la normatividad (código PBIP) asociada al transporte marítimo y seguridad del principal puerto de contenedores del país, Sociedad Portuaria Regional Cartagena, como puntos neurálgicos de la DFI y más aun para la economía misma de ciudad de Cartagena y del país.

Por consiguiente, se hace necesario la elaboración de un texto que atienda los posibles riesgos y amenazas al comercio internacional de bienes y, del mismo modo, el nivel de afectación operativa originado por las nuevas enmiendas en seguridad a nivel mundial, aplicadas a buques e instalaciones portuarias, para futuras referencias de los actores interesados.

0.1.2 EL PROBLEMA

Así las cosas la sociedad portuaria regional de Cartagena, como principal puerto de Colombia y actor principal dentro del engranaje de la economía nacional debe responder a todos los requerimientos de seguridad marítima a nivel mundial, implicando con ello cambios a gran escala en los diferentes aspectos tales como procesos, políticas de seguridad, infraestructura y equipos, manejo de cargas,

políticas de contratación etc. lo que nos lleva a preguntarnos, ¿ Cual es el impacto de la aplicación del Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIB), en las actividades de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. y los usuarios del puerto?

0.1.3 OBJETIVOS

0.1.4 GENERAL

Identificar y caracterizar el impacto de la implementación del código PBIP en las operaciones de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A y sus usuarios.

0.1.5 ESPECIFICOS

Identificar los cambios en la normatividad colombiana que género la adición al convenio SOLAS del código PBIP.

Identificar los efectos que ha causado la implementación del código PBIP desde el año 2.004 hasta la fecha de terminación de su primera fase de certificación, 2008 en la en las actividades de la SPRC.

Señalar los efectos que tuvo la implementación del código PBIP en la SPRC sobre los usuarios del puerto.

0.1.6 JUSTIFICACION

En Colombia, algunas naves e instalaciones portuarias han sido empleadas como medio para desarrollar actividades ilícitas atentando contra la seguridad y la defensa nacional.

El sin número de amenazas que conlleva el transporte marítimo se ha evidenciado al presentarse frecuentes usos de embarcaciones como medio para el tráfico de sustancias ilícitas, contrabando de armas y contrabando de mercancías, entre otros.

La preocupación por la protección de los buques no es una cuestión nueva, pues temas como la piratería, los ataques armados, la migración ilegal, el contrabando de drogas y los polizones han sido debatidos y contemplados dentro de las directrices normativas de los puertos; de allí, la preocupación de la comunidad marítima internacional por desterrar estos hechos y proteger la integridad del pasajero, la tripulación, la carga y el buque.

La implementación del Código Internacional para la Protección De Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), contribuyó para adquirir dentro de Colombia y más específicamente Cartagena una cultura de seguridad, encaminada a proteger vidas humanas y a contribuir con un ambiente marítimo limpio y libre.

Sin embargo, la implementación y/o re-certificación de una nueva norma de carácter obligatorio, en el caso del código PBIP, conlleva a costos operativos y financieros reales que deben ser previstos y considerados en los procesos de planeación operacional y presupuestal que las instalaciones portuarias desean ejecutar.

Indudablemente, se hace necesario el estudio de tales efectos, teniendo lugar, en la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, SPRC, como principal puerto de contenedores del país, para así brindar información que sirva de referencia a otras instalaciones portuarias o actores interesados en el tema, en lo referente al proceso de implementación del código PBIP, en el mencionado puerto.

0.1.7 ANTECEDENTES DE INVESTIGACION.

El trabajo adelantado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), División de Recursos Naturales e Infraestructura y el Comité de Coordinación Técnica de la Iniciativa Presidencial para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur, (IIRSA), sobre implementación del código PBIP a cargo de R. Sánchez y García, (2004), pone de relieve el hecho de que el desarrollo de la actividad marítima actual, ha impulsado una amplia variedad de medidas de seguridad y protección para prevenir actos de terrorismo que pongan en peligro la integridad personal de pasajeros, tripulantes y

trabajadores portuarios, así mismo, la seguridad de los buques e instalaciones portuarias, incluyendo consigo – en algunas iniciativas – a toda la cadena logística involucrada.

Las medidas reconocen dos orígenes diferenciados: unas han sido impulsadas por las regulaciones internacionales originadas en organismos multilaterales (caso del código PBIP), mientras que otras son iniciativas o programas establecidos por un país o un grupo de países para el control o desarrollo de su comercio internacional tales como: container security initiative, CSI; Asociación Aduanero- Comercial contra el Terrorismo, C-TPAT y las adelantadas en bloques económicos como América Latina y el Caribe, Estados Unidos, Unión Europea y la APEC.

Bajo este contexto, los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, originaron dos efectos inmediatos, por un lado, la OMI, Organización Marítima Internacional, promovió el código PBIP, como enmienda al Convenio SOLAS, (*Safety of Life at Sea*), generando cambios en los mecanismos de protección en las instalaciones portuarias y en los buques y, por otro, Estados Unidos comenzó a desarrollar una serie de medidas adicionales de seguridad, como es el caso de los programas CSI o C-TPAT, involucrando progresivamente la cadena de transporte.

R. Sánchez y García, (2004), en su estudio aborda la situación de 10 países de América del Sur, de los cuales se indagó sobre la percepción de los principales usuarios y operadores del sector portuario y marítimo, de sus autoridades y se

estimaron referencialmente los costos de las medidas de protección, lo anterior, tomando como fecha importante la entrada en vigencia de PBIP el 1 de julio de 2004.

De la muestra tomada se extrae que el 71% de los encuestados indicaron conocer aspectos generales del Código PBIP, mientras que el 12% desconoce su contenido. Por otro lado, existía una confusión entre los contenidos de la iniciativa CSI y el código PBIP, la igual que, la preocupación naciente por parte de los usuarios y operadores, debido a que dichas medidas podrían derivar en barreras comerciales, incremento en los costos a los usuarios y la afectación de los mismos a las exportaciones e importaciones.

Del mismo modo, la UNCTAD, United Nations Conference on Trade and Development, condujo un estudio global en seguridad marítima acerca de la implementación del código ISPS, costos y financiamiento (2007), siendo el objetivo principal del estudio establecer el rango y la magnitud de los gastos asociados del código ISPS, y obtener un vistazo de los mecanismos adoptados o visualizados para atenderlo.

En lo concerniente al código ISPS, los resultados del estudio, sugieren que los puertos encuestados y los gobiernos han aceptado los objetivos del ISPS como legítimos y en general, poseen una positiva impresión del nuevo régimen de seguridad marítima, calificándolo como eficiente debido la reducción observada de

casos terroristas. Al mismo tiempo, el estudio sugiere una variación en el impacto del código ISPS entre los puertos, especialmente, entre aquellos más grandes en comparación con los pequeños puertos, además de otras consideraciones.

Los aportes de las anteriores investigaciones ayudan a establecer un marco de referencia, para evaluar las percepciones generadas en el año de implementación del código (2004), hasta el año de culminación de su primera fase, (2008), en cuanto a el grado de afectación que ha provocado dicha implementación en los puertos e instalaciones portuarias.

0.1.8 MARCO CONCEPTUAL

Actividad Portuaria: Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; el manejo de carga, estiba y desestiba, cargue y descargue, tarja, trincado, porteo, practicaje, amarre y desamarre, remolque, almacenamiento, apertura, acondicionamiento de plumas y aparejos, reubicación, reconocimiento y uso, llenado y vaciado de contenedores, embalaje, pesaje, cubicaje, marcación, manejo de vertimiento y residuos portuarios, seguridad industrial, alquiler de equipos, operación de equipos portuarios, fumigación, inspección y clasificación, y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y Terminales portuarios, en los embarcaderos, en las

construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

Agente Marítimo: Es la persona, natural o jurídica, que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave.

Autoridad Marítima: Es la entidad que a nombre del Estado ejecuta la política del Gobierno en materia marítima; autoriza, dirige, coordina, controla y vigila el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales de su jurisdicción y determina los requisitos para inscribir, otorgar y renovar las licencias de las personas naturales y jurídicas dedicadas a ella. Actualmente está constituida por la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puerto.

BAAN: Sistema informático de apoyo a las actividades Administrativas y Financieras de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A

Código PBIP/ISPS: Acuerdo internacional de la (OMI), Organización Marítima Internacional como medida de Seguridad contra el terrorismo y los actos ilícitos de carácter global con posibilidad de ocurrencia en el sector marítimo.

Contratista: Persona natural o jurídica dedicada a la prestación de servicios a Operadores.

Master-Key: Carnet de ingreso al puerto que puede ser utilizada para generar varios ingresos y varias salidas, es usado para proceso especiales como son: Tripulantes, Conductores, Descargues Directos y otros procesos previamente autorizados.

Operador Portuario: Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y uso. (Art. 5.9 de la Ley 1 de 1991)

Puerto: Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones de servicios que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera del río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y fluvial.

Sociedad Portuaria: Son sociedades anónimas constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionadas con la actividad portuaria. (Art.5.20 Ley 1ª de 1991)

SAC400: Sistema Administrativo de Carga de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena.

Sociedad de Intermediación Aduanera: Persona jurídica cuyo objeto social principal es el ejercicio de la intermediación aduanera, para lo cual debe obtener autorización de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

Shore Pass: Documento con sello de las autoridades de emigración, con el cual los tripulantes de los buques pueden salir del puerto.

Terminal: Área integrada por las instalaciones portuarias, zonas accesorias y adyacentes dadas en concesión a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A., y estipuladas en el contrato de concesión No. 007 de Julio 8 de 1993 y sus modificaciones.

Terminal de Cruceros: Área del Terminal destinada al recibo y atención de pasajeros y tripulantes de los barcos de turismo.

TYCA: Módulo del SAC400 para Registro de Terceros y Control de Acceso.

Usuarios: Son los armadores, agentes marítimos, propietarios de la carga, sociedades de intermediación aduanera, transportadores, operadores portuarios, operadores turísticos, contratistas y en general todas las personas que utilizan las instalaciones portuarias o reciben servicios del Terminal.

0.1.9 METODOLOGIA DE TRABAJO.

El proyecto se fundamenta en la investigación explicativa y descriptiva a partir de la observación directa de los procesos de la empresa en las áreas administrativas y operativas y entrevistas informales a las personas responsables de dichos procesos. De fue igual manera, resulto necesaria la consulta de fuentes secundarias como manuales de procedimientos de SPRC, referencias bibliográficas y páginas web con la intención de obtener la información requerida para el desarrollo del trabajo.

El proyecto se adelantara en cuatro etapas, se detallan a continuación.

- I) Etapa de conocimiento de la norma, en la cual se incluyen: código protección buques e instalaciones portuarias (PBIP), ley 8 de 1980, decreto 730 de marzo de 2004, resolución numero 163 de junio de 2004, resolución 0339 Dimar- DIGEN de 2003, ley 1 de 1991.

- II) Etapa de conocimiento del proceso de seguridad del puerto, en el que se incluyen: reglamento técnico de operación de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena.

- III) Etapa de visitas de campo a la Instalación Portuaria.

IV) Etapa de entrevistas: respecto de la cuales se adelantaron en la instalación portuaria tomada de referencia, con funcionarios responsables de la ejecución de los procesos de interés.

V) Etapa de procesamiento e interpretación de los resultados.

0.1.10 LOGROS ESPERADOS

Elaborar un documento que sirva de referencia para la identificación y caracterización de la implementación del código de protección de buques e instalaciones portuarias en las actividades de la sociedad portuaria regional Cartagena y sus usuarios.

1 GENERALIDADES SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA S.A.

1.1 RESEÑA HISTORICA ⁴

Tras su fundación en 1533, Cartagena de Indias fue durante todo el régimen colonial español, y hasta la guerra de la Independencia (1810-1824), el principal puerto del Nuevo Reino de Granada, hoy República de Colombia.

De hecho, por haber sido punto de arribo para mercancías, tributos, gemas, oro y otros caudales, por allí transitó la mayoría del comercio exterior, rigurosamente controlado por el gobierno central establecido en Santafé de Bogotá. Al finalizar el siglo XVI la flota de galeones que visitaba la ciudad estaba entre 80 y 90.

A mediados del siglo XIX, con la llegada de buques de acero y máquinas a vapor, el país debió construir puertos para recibir a los nuevos “colosos” de los mares por lo que, en 1894, Cartagena recibió obras de dragado del Canal del Dique; un muelle fluvial en Calamar; un muelle marítimo (de la Machina) y un ferrocarril para unir la bahía con el río Magdalena. Unir la bahía con el río Magdalena.

Posteriormente, el Gobierno Nacional contrató la construcción de un moderno terminal marítimo en la isla de Manga, con la firma norteamericana Frederick

Snare Corporation, que fue inaugurado a comienzos de 1934. Este fue administrado por sus constructores hasta 1947, cuando lo tomó el Ministerio de Obras Públicas. En 1961 pasó a ser operado por Puertos de Colombia, “Colpuertos”, el organismo estatal que asumió el manejo de los puertos nacionales.

La Ley 1ª de 1991 ordenó liquidar la entidad, creó la Superintendencia General de Puertos, y sentó las bases para privatizar los puertos y crear compañías operadoras. Entonces, el terminal marítimo de Cartagena pasó a ser administrado por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, a partir del 13 de diciembre de 1993, en concesión por 40 años, regido por las normas del derecho privado.

Con el compromiso de continuar siendo un terminal de clase mundial, la SPRC en el año 2005 adquirió el Terminal de Contenedores de Cartagena (Contecar), e integró sus direcciones con el objetivo de ser el líder portuario en la Cuenca del Caribe.

1.2 MISIÓN

El Grupo Puerto de Cartagena es una Organización dedicada a la prestación de Servicios portuarios y Logísticos que agregan valor y generan ventajas competitivas a los participantes del comercio internacional.

⁴ Ver reseña histórica, www.puertocartagena.com

1.3 VISION Y MEGA 2017

En el año 2017 el Grupo Puerto de Cartagena habrá consolidado sus ventas en \$600 millones de USD anuales.

Movilizará 3 millones de TEUS al año en la red logística.

Habrà diversificado sus negocios relacionados con la actividad logística y portuaria, con ventas equivalentes a \$300 millones de USD anuales.

Habrà consolidado valiosas alianzas estratégicas en sus negocios.

La Organización ocupará un puesto destacado como sitio para trabajar, por su gestión ambiental y responsabilidad social.

Garantizará la calidad y cumplimiento de los servicios prestados.

1.4 PRESTACION DEL SERVICIO

El grupo puerto de Cartagena ofrece a las navieras, propietarios de carga y operadores logísticos:

- Optimo manejo de su carga, brindándoles una ventaja económica, a través de una excelente infraestructura, productividad y manejo de información, un completo portafolio de servicios, y altos niveles de confiabilidad y seguridad.

- Servicios logísticos personalizados y acceso a una red de distribución nacional e internacional.
- Infraestructura adecuada y servicios complementarios a cruceros.

2 PBIB: CAMBIOS EN LA NORMA COLOMBIANA

Los principales cambios en la legislación colombiana están definidos por el Decreto 730 de marzo de 2004, cuyo objetivo principal es reglamentar parcialmente el Capítulo XI –2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 – SOLAS, reglamentando el Código Internacional para la Protección de Los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP el cual fue aprobado por Colombia mediante Ley 8ª de 1980.

Es importante resaltar que no existe reglamentación a la ley 8ª de 1980 previa a lo ocurrido, lo que muestra el impacto que sobre Colombia han tenido los cambios que se han dado respecto de la aplicación del PBIB.

2.1 DESIGNACIÓN DE AUTORIDADES COMPETENTES

Entre los principales aportes del Decreto 730 de marzo del 2004 respecto de la aplicación del PBIP en Colombia, tenemos la designación de autoridades competentes para la aplicación del mismo de acuerdo con el capítulo I, artículo 3 del decreto, asignando tales responsabilidades al Ministerio de Defensa Nacional- Dirección General Marítima (DIMAR), quien en últimas se vendría a convertir en el ente dinamizador de la aplicación del PBIP en Colombia, otras entidades competentes son la Superintendencia de Puertos y Transporte y el Ministerio de

Transporte, el cual de acuerdo en el artículo 4º, es el encargado de emitir concepto a la DIMAR sobre el nivel de protección aplicable a las instalaciones portuarias, el plan de protección y las enmiendas del mismo. Por otro lado la Superintendencia de Puertos y Transporte es la entidad encargada de controlar y vigilar el cumplimiento de las disposiciones definidas en el decreto 730 y del PBIP en Colombia, relacionadas con las instalaciones portuarias.

El artículo 6 designa a la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional como la autoridad encargada de desempeñar las funciones de protección en relación con las instalaciones portuarias y de los buques, indicadas en el Capítulo XI-2 o el denominado Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP.

2.2 FUNCIONES DIMAR

Otro de los aportes importantes del Decreto 730 de marzo del 2004, es la definición de las funciones que tendrá la DIMAR, como entidad encargada de la aplicación del PBIP en Colombia, siendo las funciones según el decreto las siguientes:

Verificar las evaluaciones y los planes de protección de buques y de instalaciones portuarias.

Aprobar los planes de protección de buques, de las instalaciones portuarias y los cambios o enmiendas que se realicen a los mismos.

Expedir los certificados de protección a los buques y el documento de cumplimiento a las instalaciones portuarias.

Comunicar a la Organización Marítima Internacional, OMI, cuando conceda las autorizaciones señaladas en la Sección 15.6 y 16.8 de la Parte A del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP.

Aprobar los planes y programas que para tal efecto dicten los centros de formación y compañías avalados por DIMAR, los cuales deberán cumplir como mínimo los parámetros de los Cursos OMI.

Adoptar los formatos y guías que se requieran para la implementación del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP, así como establecer los procedimientos para el diligenciamiento de los mismos.

Realizar verificaciones a los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias, por medio de auditorias o inspecciones, cuando lo considere necesario o la circunstancia lo amerite, de oficio o a petición de parte.

Refrendar, prorrogar y renovar los certificados de protección a los buques y el documento de cumplimiento a las instalaciones portuarias.

Establecer el nivel de protección aplicable en los buques e instalaciones portuarias y comunicar esta determinación a la Armada Nacional y/o al Ministerio de Transporte, respectivamente, y demás autoridades competentes.

Coordinar y concertar con las autoridades correspondientes las decisiones que se relacionen con funciones o temas sobre los cuales tengan competencias otras entidades.

Y las demás, que tengan relación con la protección de los buques y las instalaciones portuarias en Colombia, siempre y cuando dicha función no este asignada a otra entidad.

El Artículo 9° le confiere poder a la Dirección General Marítima para que mediante acto administrativo motivado, autorice a Organizaciones de Protección Reconocidas, OPR, para que realice las siguientes actividades encaminadas a garantizar la aplicación de la norma en busca del cumplimiento del PBIP, estas actividades pueden ser:

Evaluación de protección de los buques;

Elaboración de planes de protección de buques;

Evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias;

Elaboración de planes de protección de instalaciones portuarias;

Capacitación de personal respecto de los planes elaborados por las OPR.

2.3 GESTIÓN PROTECCIÓN BUQUES

El decreto en su Título II define los procedimientos que deben ser aplicados para la gestión de protección del buque, estableciendo las etapas que comprende el proceso para la certificación.

El Capítulo II define los aspectos que se deben cumplir para la Evaluación de la protección⁵ del buque, los cuales pueden ser elaboradas por una Organización de Protección reconocida (OPR), previamente autorizada por la DIMAR.

El capítulo III define lo relacionado a la creación de un plan de protección del buque aprobado por la Dirección General Marítima, Dimar (Artículo 12), el plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la parte A del Código Internacional para Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP.

⁵ La Evaluación de Protección del buque consiste fundamentalmente en un análisis del riesgo de todos los aspectos del funcionamiento del buque, para determinar qué partes de él son más susceptibles, y/o el objetivo más probable para ocasionar un incidente de Protección. Decreto 730 Artículo 11.

2.4 GESTION PROTECCION INSTALACION PORTUARIA

La gestión de protección de la instalación portuaria abarca los procesos de evaluación y planes de protección; la evaluación de protección del puerto consiste en un análisis de los riesgos, debilidades, puntos vulnerables y posibles amenazas a la infraestructura de la entidad portuaria, con el fin de establecer las medidas de protección adecuadas y un orden de prioridad en caso de incidentes.

Los planes de protección deben responder a los resultados de la evaluación de la protección y estar definidos para cada nivel de protección previa autorización de la DIMAR, todo esto con el fin de garantizar el eficaz funcionamiento de todas las actividades dentro de un marco de seguridad integral.

Estos dos elementos son determinantes para la obtención del documento de cumplimiento de la instalación portuaria, certificación expedida por la DIMAR, de acuerdo con el artículo 30 del Decreto 730 de 2004.

El decreto en su Título III contiene los elementos relacionados con la gestión de la protección de las instalaciones portuarias, se definen los pasos del proceso de certificación, la los cuales son:

Diseño y Presentación a Dimar de la Evaluación de Protección.

Aprobación de la Evaluación de Protección.

Verificación de la Evaluación de Protección

Diseño y Presentación a Dimar del Plan de Protección.

Verificación del Plan de Protección.

Aprobación del Plan de Protección.

Implementación del Plan de Protección.

Verificación y expedición del Documento de Cumplimiento a cargo de Dimar.

El Artículo 27, enmarca la aplicación de la Protección de las Instalaciones Portuarias a las normas jurídicas, técnicas y de seguridad vigentes tanto nacionales como internacionales, las adoptadas en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP, y las disposiciones que el Gobierno Colombiano a través de las autoridades competentes implemente en todos los muelles y puertos marítimos y/o fluviales habilitados para el comercio exterior de mercancías, servicios y de pasajeros de transporte internacional.

El artículo 29 permite a las entidades portuarias combinar el plan de protección de la instalación portuaria con el plan de protección de la zona portuaria o de cualquier otro plan del puerto, para atender situaciones de emergencia o formar parte de ellos, entre los que se encuentran los establecidos en el reglamento técnico de operación aprobado por el Ministerio de Transporte.

2.4.1 OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

El decreto 730 en su artículo 31 crea la figura del oficial de protección de la instalación portuaria, el cual es la persona designada por la sociedad para gestionar, mantener y evaluar continuamente el plan de protección de la Instalación Portuaria. Igualmente estará encargado de la coordinación con los Oficiales de Protección del Buque. Para inscribirse como Oficial de Protección de la Instalación Portuaria se deberá cumplir los requisitos definidos en el artículo 32 del decreto.

Esta designación obliga a las entidades portuarias a incluir un funcionario que fomente la toma de conciencia del personal en cuanto a la protección y la vigilancia se refiere, al igual que se asegure la correcta aplicación de las medidas de protección y las modificaciones a las que hubiese lugar en el plan de protección.

2.5 ORGANIZACIONES DE PROTECCIÓN RECONOCIDA

El título V define todo lo concerniente a las Organizaciones de Protección Reconocida, OPR, las cuales son entidades jurídicas inscritas ante la Autoridad Marítima Nacional, DIMAR. Lo anterior se encuentra en concordancia con lo señalado en la sección 15 del código PBIP en la parte A, en donde se establecen las medidas que autorizan a la contratación de entidades jurídicas especializadas

para llevar a cabo la evaluación y planes de protección de una determinada instalación portuaria, siempre y cuando tengan los conocimientos pertinentes para llevar a cabo dicha evaluación de la protección.

Las OPRs podrán ser autorizadas para realizar las evaluaciones de la protección en nombre de la DIMAR en un puerto, asimismo los puertos podrán contratar a estas entidades para la elaboración de evaluaciones y planes de protección.

3 PBIB EFECTOS EN LAS ACTIVIDADES DE SPRC

El Sistema de Gestión Integrado de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A. (SPRC) en su enfoque basado en procesos, contiene la manera como la organización responde a los requerimientos de las normas NTC- ISO 9001:2008, 14001:2004, OSHAS 18001:2000, así como también, los requisitos reglamentarios, legales y organizacionales, con el fin de cumplir su misión y alcanzar sus objetivos estratégicos prestando servicios de excelencia y manteniendo altos estándares de seguridad. El alcance del sistema se aplica a los procesos operativos, técnicos y administrativos para prestar servicios portuarios y logísticos a los participantes del comercio internacional.

En lo referente a la gestión de recursos del Sistema Integrado, la SPRC, establece programas de protección a personas, carga y a la instalación portuaria acorde con los estándares nacionales e internacionales, con el fin de evitar la materialización de riesgos, que atenten con la seguridad de las personas, instalaciones, naves y carga, desarrollándose los programas de: seguridad Portuaria, código PBIP, plan de protección de la instalación portuaria, BASC (Business Alliance for Secure Commerce), CSI y MEGAPORT.

3.1 DESARROLLO DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD 2004:2008

Con base en los informes de gestión presentados semestralmente en la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A. desde el primer año de implementación del código ISPS-PBIP (2004) y otras fuentes, se advierte el protagonismo que cobro la iniciativa en seguridad liderada por los Estados Unidos, CSI (CONTAINER SECURITY INICIATIVE) paralelo a los efectos del PBIP en el terminal.

3.1.1 CSI (CONTAINER SECURITY INICIATIVE)

En primera instancia, Estados Unidos, lanza el programa del CSI, en Enero de 2002, con miras a mejorar la seguridad del contenedor marítimo, buscando evitar que este sea utilizado como foco de acciones terroristas. El contenedor es el medio mas usado por el comercio internacional, representando el 87.4% del volumen total de la carga transportada (toneladas) para el 2007. De los cuales el 30% arriba a los puertos norteamericanos por cualquiera de sus puertos⁶. Razones como las expuestas, demuestran el interés de los Estados Unidos en establecer procedimientos a la carga de importación contenedorizada desde sus puertos de origen más representativos de despacho.

La iniciativa busca detectar cualquier amenaza potencial de seguridad en la mayor brevedad de tiempo posible, por lo que cuenta con cuatro elementos esenciales que son: uso de información automatizada para identificar y seleccionar los contenedores de alto riesgo, pre-monitoreo de los contenedores de alto riesgo antes de su arribo a los puertos estadounidense, uso de tecnologías de detección para pre-monitorear los contenedores de alto riesgo rápidamente y el uso de contenedores inteligentes e inviolables, utilizando una tecnología de rayos X y rayos gamma. Esto ultimo permite a los oficiales de aduana en los puertos de destino determinar cuales contenedores han sido manipulados durante el transito.

A través del programa CSI, la aduana de los Estados Unidos, reiterando su objetivo en la detección temprana de potenciales armas peligrosas en los contenedores que tienen como destino ese país designo para la certificación 57 puertos en el 2007 que corresponden al 95 % de la carga de importación a USA. Los puertos que se encuentran certificados (o para certificarse) como CSI, corresponde a un total de 48 puertos en 26 países, de los cuales siete están ubicados en America (Montreal, Vancouver y Halifax en Canadá, Santos en Brasil, Buenos Aires en Argentina y puerto Cortes en Honduras)⁷. En la actualidad, el terminal de la SPRC, se incluye como puerto CSI, lo anterior, coincide con el programa de expansión de los Estados Unidos a los puertos estratégicos que embarcan volúmenes de contenedores significativos.

⁶ SPRC (2007); “Revista Pórtico “, Año 9, Edición No 11, Cartagena.

Por consiguiente, la iniciativa y la certificación del terminal SPRC, se traduce para los exportadores colombianos en ventajas de acceso al mercado de los Estados Unidos y un modelo de seguimiento para el resto de los puertos del país.

3.1.2 C-TPAT (CUSTOMS TRADE PARTNERSHIP AGAINST TERRORISM)

En abril de 2002, la CSI se expandió, para formar la asociación aduanera - comercial contra el terrorismo, un programa voluntario y conjunto de gobiernos y empresas para importadores, con el propósito de lograr un ingreso rápido de las mercancías. Para las líneas navieras las recomendaciones incluyen una mayor seguridad en las instalaciones vinculadas al ingreso de terminales y buques de proveedores extranjeros que se dirigen hacia las fronteras terrestres y puertos marítimos. Se trata de impedir que los buques sean utilizados para el contrabando de drogas ilegales. Los requerimientos del C-TPAT tienen como propósito extender el perímetro de seguridad lo más lejos posible, para garantizar, que los importadores transporten sus mercancías en asociaciones seguras, desde el momento que sale de la fábrica hasta el cual es recibida por el minorista.

⁷ Ibit.

El terminal de la SPRC, participa en esta iniciativa permitiéndole mantener estándares de seguridad para salvaguardar la carga y las operaciones. La iniciativa de C-TPAT (*Customs Trade Partnership Against Terrorism*), se encuentra registrada ante la FDA (Food and drugs administration) en lo referente al cumplimiento de la ley de seguridad de la salud pública y preparación ante el bioterrorismo, bajo el número de registro 14667712818.

Entre los principales hechos que surgen a partir de la implementación del código PBIP desde su primera fase de implementación en el año 2004, acompañado de las iniciativas en seguridad lideradas por el gobierno de Estados Unidos (**VER GRÁFICO 1**), se identifican:

- Para el I periodo de implementación del código PBIP año 2004:

El terminal de la SPRC analiza la posibilidad de implementar el programa CSI (CONTAINER SECURITY INITIATIVE) en las instalaciones.

El día 5 de junio de 2004, tras cumplir con todos los requerimientos establecidos por la Dirección General Marítima, DIMAR, se recibió “la declaración de cumplimiento de la instalación portuaria”, lo cual permitió a SPRC, atender motonaves internacionales dentro de lo establecido por la OMI en el código PBIP.

Se complementa la vigilancia marítima con la adquisición de una cámara subacuática a control remoto, mejorando las inspecciones de las embarcaciones que llegaron al terminal.

- Para el II periodo de implementación del código PBIP año 2004:

Se fortalecen los programas de C-TPAT (CUSTOMS-TRADE PARTNERSHIP AGAINST TERRORISM), CSI (CONTAINER SECURITY INITIATIVE), la ley anti Bioterrorismo de FDA (FOOD and DRUG ADMINISTRATION), con la Sociedad Portuaria Regional Cartagena.

Se amplia y moderniza la entrada al edificio administrativo, se sistematiza y se controla electrónicamente el acceso del personal de las instalaciones, dejando un registro histórico de ingreso y salida e incrementando los niveles de seguridad en las áreas.

- Para el I periodo de implementación del código PBIP año 2005:

Se instalo un nuevo sistema de control de acceso y CCTV (Circuito cerrado de televisión) del edificio administrativo, incrementando los controles y estándares de seguridad al cumplir con las recomendaciones realizadas por la auditoria de la implementación del código PBIP.

Se adelantan los alistamientos para obtener el certificado C-TPAT, con el cual se puede gozar de beneficios y prerrogativas que tienen las empresas norteamericanas certificadas por esa organización.

- Para el II periodo de implementación del código PBIP año 2005:

Se adelantan estudios para la evaluar los requerimientos para la implementación del CSI Virtual en el puerto de Cartagena.

- Para el I periodo de implementación del código PBIP año 2006:

Se firma un acuerdo de intercambio de información, con la aduana de los Estados Unidos, dentro del marco “Iniciativa de información comercial avanzada” (ATDI – Advanced Trade Data Initiative), dentro de la cual se estaban generando y enviando automáticamente mensajes con información aduanera y de carga que sale con destino a ese país.

- Para el II periodo de implementación del código PBIP año 2006:

Se da la vinculación al programa CSI, por ser el puerto más representativo del comercio exterior que realiza con Estados Unidos, consolidándose los esquemas de control con la vinculación a la iniciativa.

- Para el I periodo de implementación del código PBIP año 2007:

Se firma acuerdo entre los gobiernos de Estados Unidos y Colombia, mediante el cual se implementa el programa CSI en la SPRC. Bajo el marco del mencionado acuerdo y el apoyo del Customs and Border Protection (Servicio de Aduanas), Estados Unidos ofrece instalar un equipo de inspección No Intrusiva en la SPRC. Determinándose que el equipo apropiado es un Smiths Heismann CAB-2000, de fabricación Alemana, que seria operado por la DIAN con apoyo y asesoría del Customs and Border Protection.

Se incluye la iniciativa del Megaport, programa paralelo al CSI, teniendo como función la detección de posibles amenazas radioactivas.

- Para el II periodo de implementación del código PBIP año 2007:

Bajo la operación del CSI, se reciben una maquina de rayos X para contenedores (HCV CAB 2000 M) que procesa imágenes en tiempo real, con calidad de 24 Bits, además de ofrecer una alta productividad.

- Para el I periodo de implementación del código PBIP año 2008:

Se avanza en el proyecto Megaport el cual proveería a la SPRC con tecnología OCR (Reconocimiento Óptico de Caracteres) para registrar de forma automática el número del contenedor y la placa del vehículo, incrementando la eficiencia y los niveles de seguridad del proceso.

En la actualidad, se cuentan con seis portales que permiten detectar radiación y prevenir el tráfico de sustancias radioactivas. Esta operación entro en funcionamiento a partir de Septiembre del 2008. **(VER GRÁFICO 2)**

3.2 PLAN DE PROTECCION: MEDIDAS IMPLEMENTADAS

Bajo los lineamientos del código PBIP, el plan de protección de la Instalación Portuaria (PPIP) en la organización expone detalladamente las medidas básicas o

adicionales, de carácter operacional como físico, que se han adoptado para cada nivel de protección, bajo la responsabilidad del Gobierno Contratante con base en las amenazas y condiciones de seguridad del puerto actualmente.

Es así, como el código PBIP reconoce tres niveles de protección.

Nivel de Protección 1, normal: en el cual los buques y las instalaciones portuarias operan normalmente. La Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A opera bajo las condiciones de este nivel de protección **(VER GRÁFICO 3)**

Nivel de Protección 2, intensificado: El cual aplica siempre y cuando haya un riesgo intensificado de un incidente de seguridad.

Nivel de Protección 3, excepcional: El cual aplica por el periodo de tiempo en el cual exista la probabilidad o el riesgo inminente de un incidente de seguridad.

Las medidas fundamentales que se adaptan en la SPRC⁸ para cada nivel de protección y son la esencia del código en la organización, cubren los siguientes aspectos que se mencionan a continuación.

Acceso a la Instalación Portuaria;

Zonas restringidas dentro de la Instalación Portuaria;

Manipulación de la carga;

Entrega de provisiones del buque;

Gestión de equipajes no acompañados; y

Vigilancia de la protección de la Instalación Portuaria.

Todo lo anterior bajo la referencia del Reglamento de condiciones técnicas de operaciones resolución 090 del 23 Octubre del 2003.

3.2.1 Acceso a la Instalación Portuaria.

La Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A establece los procedimientos y la protección física que se debe manejar para controlar la entrada a las instalaciones, incluyendo los edificios y la propiedad. Incluye en su plan de protección las medidas de seguridad que abarca todos los medios de acceso a la instalación portuaria , así como también, identifica los lugares a los que se restringirá el acceso en cada nivel de protección, los medios de identificación necesarios para acceder a la instalación portuaria y para que las personas permanezcan en ella sin ser interpeladas, al contar con un sistema adecuado de identificación permanente para el personal de la instalación portuaria y sus visitantes basados en tecnología de punta.

La SPRC tiene establecido los puntos de control en la instalación sobre los cuales, se toman medidas como el establecimiento de zonas restringidas mediante vallas

⁸ Para efectos de este trabajo, se identificaron las medidas de protección aplicables al nivel 1, bajo el normal

y avisos la comprobación de la identidad de todas las personas que traten de ingresar al puerto con miras de acceder a un buque y la verificación de los motivos para hacerlo, el control sobre los vehículos que intenten acceder a un buque, así como también la exclusión del personal que no trabaje en la instalación aunado a el control por inspecciones de personas, efectos personales, vehículos y contenido. **(VER GRÁFICO 4)**

El control de acceso⁹ a las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, constituye uno de los puntos neurálgicos sobre las bases del código ISPS en la instalación portuaria; extendiéndose a cada uno de los usuarios del puerto en su totalidad.

Dado lo anterior, se establecieron los siguientes procedimientos:

Carnetización y requisitos para la generación de ingreso de la empresa,

Control para el ingreso de personal carnetizado,

Autorizaciones de ingreso a usuarios con vigencia indefinida,

Autorizaciones de ingreso a usuarios con una vigencia definida,

funcionamiento de la instalación portuaria.

⁹ Ref: Manual de Normas Técnicas para Operaciones Resolución 090 del 23-Oct-03, Política y normatividad de seguridad física ;Acuerdo BASC - Seguridad y Protección al Comercio Internacional ; Código PBIP – Protección a Buques e instalaciones portuarias

Autorización para el personal de Supervisores y Operadores de Equipo, personal para la operación marítima, personal para la operación terrestre en bodegas, patios o plataforma de aforos, personal adicional

Autorización de personal contratado por operador,

Autorización de ingreso a dueños de carga y empresas intermediarias,

Autorización para actividades no operativas,

Autorización de ingreso a inspectores de empresas aseguradoras,

Autorización de ingreso a peritos o surveyors,

Autorización de ingreso para operadores provisionistas,

Autorización de ingreso para aprovisionamiento, suministro, retiro de materiales e ingreso de personas,

Autorización de ingreso a visitantes e identificación del visitante,

Autorización de ingreso con vehículo,

Autorización de visitantes para ingreso a las oficinas de SPRC, no ubicadas en áreas operativas,

Autorización de ingreso de visitantes a áreas operativas,

Visitantes para entrega de artículos al Almacén de suministros,

Visitantes y/o personal de proveedores o contratistas,

Ingreso como visitante para trabajos ocasionales, inferiores a un mes,

Ingreso de peritos o surveyors,

Visitantes de empresas inquilinas,

Visitantes a motonaves,

Ingreso como visitantes a personal carnetizado de Sias, ACÍ's y dueños de carga,

Salida e ingreso de tripulantes,

Entrega y devolución de carnet de visitante,

“Para todos los efectos de este proceso es el Superintendente de Seguridad el responsable del cumplimiento de todos los requisitos legales y estándares de seguridad establecidos por la SPRC, para la identificación, carnetización y autorización del personal que requiere acceso a las instalaciones.

Es de su responsabilidad establecer los controles necesarios para el manejo y entrega de los carnets de identificación al personal autorizado por las empresas, para que realicen actividades en su nombre.

Así mismo, debe asegurar el correcto registro en los sistemas de información y conservación de los documentos de soporte de estas actividades¹⁰.

Con el fin de determinar el alcance de los efectos operativos y físicos sobre los cuales aplican los procedimientos en la medida de control de acceso se tienen los siguientes indicadores.¹¹

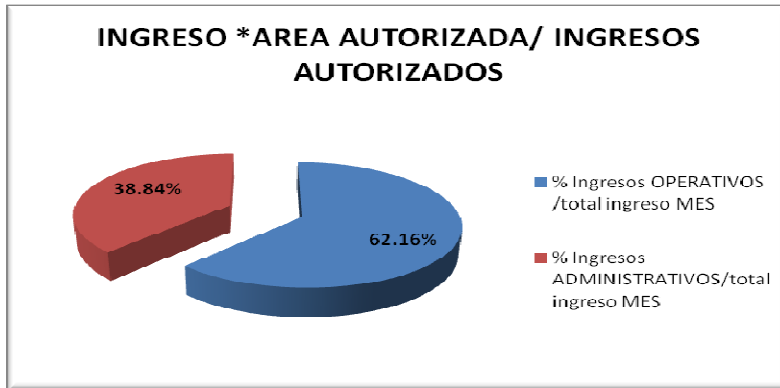
- Autorización de ingreso * area asignada según actividad MES /
numero de usuarios autorizados MES
- Promedio de ingreso del personal autorizado * día

Los resultados para el indicador autorización de ingreso según area asignada por actividad del usuario, nos muestran que el 62.16% del ingreso del personal tiene por destino el desarrollo de actividades en las areas operativas del terminal, mientras que el 37.84 % tiene por destino el desarrollo de actividades en las areas administrativas del terminal, generándose un total de 40.602 ingresos en promedio de usuarios tomados al mes de referencia que corresponden al 100% del personal registrado en las sistemas informáticos del puerto de Cartagena, presentándose para

¹⁰ Procedimiento SPRC (OP-SOP705)

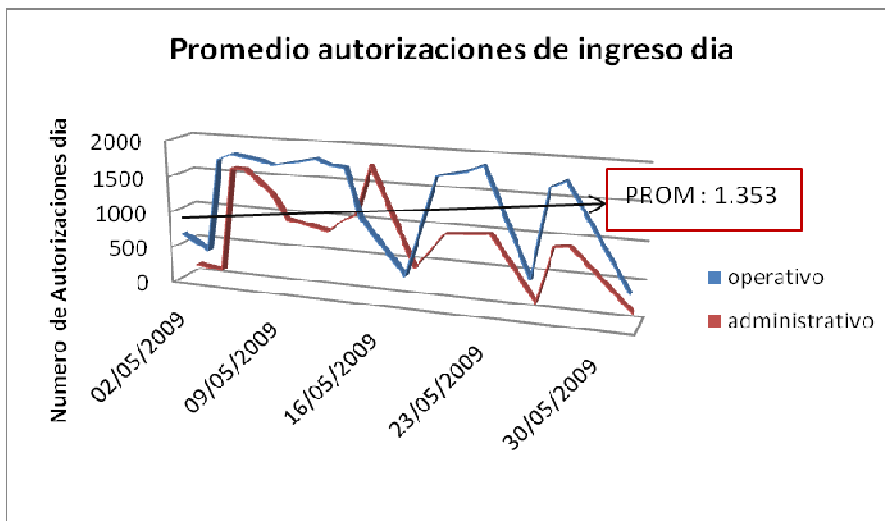
¹¹ Los acercamientos estadísticos presentados en el desarrollo del trabajo no son mas que una manera de representar que el 100% de los esfuerzos en seguridad corresponde al control de acceso, de allí que al ejecutar una labor exhaustiva en ello represente “0” incidentes de protección por cubrir en las medidas restantes del PBIP en el Terminal.

ambos casos 0 % de incidentes de protección por cubrir. La representación grafica de los hallazgos seria:



FUENTE: Elaboración propia.

El número promedio de ingreso de usuarios autorizados por día a las instalaciones de la SPRC es de 1.353 personas, independientemente del area destino del desarrollo de sus actividades.



FUENTE: Elaboración propia.

Considerando una tasa de crecimiento del 5% en el ingreso de personal autorizado al mes debido a los continuos requerimientos en el desarrollo de actividades dentro de la instalación portuaria, el número promedio de autorizaciones día estaría dado por 1.795 al finalizar el presente año, presentándose que 441 personas adicionales tendrían que cumplir con los requerimientos de ingreso a la instalación portuaria.

3.2.2 Zonas restringidas dentro de la Instalación Portuaria;

La SPRC tiene claramente identificada las zonas restringidas designadas dentro de la instalación bajo ciertos principios y practicas claras para el control del acceso de personas; entrada, estacionamiento, carga y descarga de vehículos; movimiento y almacenamiento de carga y provisiones del buque al igual que los equipajes o efectos personales no acompañados.

(VER GRÁFICO 5)

La designación de dichas zonas restringidas, tiene por objeto proteger a la instalación portuaria, los lugares y zonas importantes para la protección dentro de la misma, así como, la de proteger el equipo y los sistemas de protección y vigilancia a fin de evitar la manipulación indebida de la carga y las provisiones del buque. Todo lo anterior, se realiza a través del

establecimiento de barreras permanentes o temporales que están contenidas en el plan de protección (PPIP), con el fin de aislar las mencionadas zonas.

Dentro de las zonas restringidas en la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A. se incluyen:

El litoral y las aguas que rodean el buque;

Las zonas de embarco y desembarco, zonas de espera y tramitación de pasajeros y personal del buque, se menciona la zona del terminal de cruceros, en el área de Turismo.

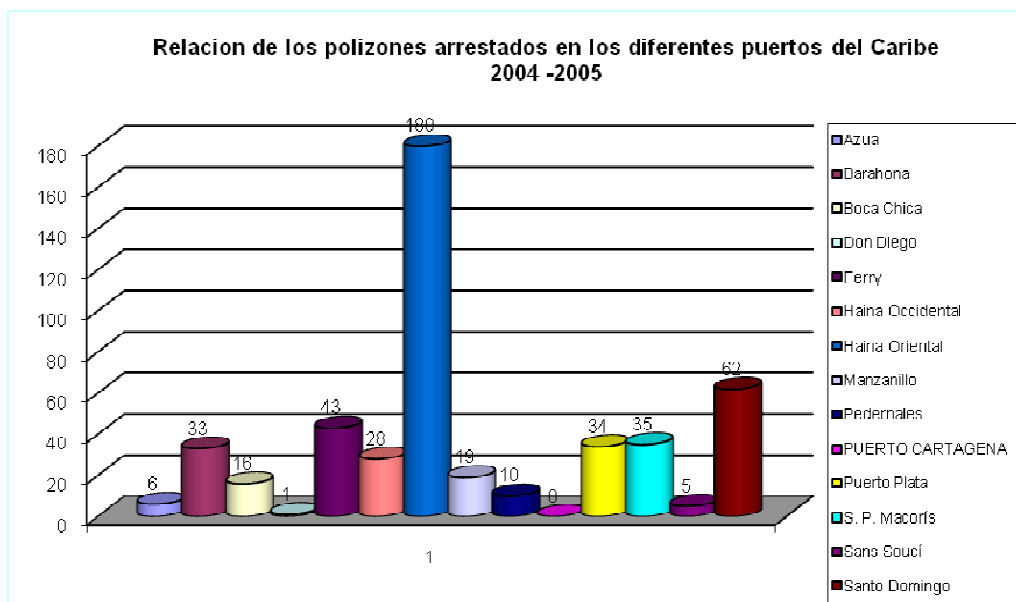
Zonas en las que se encuentran mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas, se menciona el área de bodega 5 correspondiente a la de productos químicos.

Los lugares en los que se deposita información importante desde el punto de vista de la protección, al igual que aquellos en los que se restringe el acceso a los buques, vehículos y personas. Se menciona el área financiera y administrativa, en el acceso restringido a las oficinas de Gerencia y Archivo Central.

Zonas en las que se almacenan y esta situado el equipo de protección y vigilancia. Se menciona el área de seguridad física y protección, en sala de video, en donde se realiza el monitoreo por cámara digital de cada uno de los puntos que cubren la operación de la instalación portuaria los 365 días del año, las 24 horas.

Instalaciones esenciales de electricidad, radio y telecomunicaciones, agua y otros servicios.

Con el fin de determinar el alcance sobre la medida de las zonas restringidas la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena establece un estricto control en la delimitación de las zonas de embarco de pasajeros a través de patrullaje terrestre en tales zonas para prevenir acciones ilícitas como el tráfico de polizones. Una muestra recogida de la actividad en algunos puertos del Caribe donde se observa el tráfico de polizones pone de relieve los esfuerzos del terminal por evitar este tipo de actos mostrando 0 incidentes de protección relacionados a este hecho, siendo el puerto de Cartagena, el principal destino de cruceros en el Caribe.



Fuente: CESEP, República Dominicana.

3.2.3 Manipulación de la carga.

La Sociedad Portuaria Regional Cartagena SA posee medidas de protección relativas a la manipulación de la carga que tiene por objeto, evitar la manipulación indebida, al igual que la recepción y almacenamiento en la instalación de cargas que no están destinadas a ser transportadas, todo lo anterior bajo la responsabilidad de la Dirección de Operaciones, a través de su sistema de planeación de patios y carga - *Navis Sparcs*.

Por consiguiente, dentro de sus procedimientos la SPRC maneja un control de inventario en los puntos de acceso a la instalación portuaria, soportado bajo una plataforma tecnológica adecuada (SAC 400 y sus alimentadores) basados en modernas tecnologías de información para manejar con exactitud cualquier carga que se movilice dentro del terminal , conociendo su denominación incluso antes del arribo al puerto. Es así, como una vez en el terminal, es posible identificar la carga y las provisiones, para determinar que se ha controlado y aceptado su embarco en un buque o para su almacenamiento temporal en una zona restringida antes de cargarla.

En lo referente a las medidas adoptadas por la SPRC para la manipulación de la carga, en lo referentes al control de la misma, esta se realiza a través del examen visual y físico, así como el uso de equipo de exploración –detección, dispositivos mecánicos o unidad canina, contenidos bajo el alcance del código ISPS-PBIP.

Dentro de los procesos de inspección de carga desarrollados en SPRC, bajo el marco regulatorio del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operaciones Resolución 090 del 23 Octubre de 2003; Código IMDG – Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, Capítulo VII SOLAS; CODIGO PBIP, CAP XI Parte A-B SOLAS y las normas establecidas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PIIP), se estableció el procedimiento de inspección de contenedor (*INTERCHANGE*).

Este procedimiento aplica a todas las actividades de inspección de contenedores para su clasificación y estado al recibo o al retiro de la instalación portuaria. Es de responsabilidad del coordinador de plataforma de aforos, básculas e *interchange*

El Coordinador de Plataforma de Aforos, básculas e *Interchange* es el responsable que se realice la inspección de contenedores al recibo y retiro de la instalación portuaria, teniendo en cuenta los requisitos, criterios y controles establecidos para tal fin, de forma que se garantice la seguridad integral y el cumplimiento de las obligaciones dispuestas por las entidades legales y reguladoras.

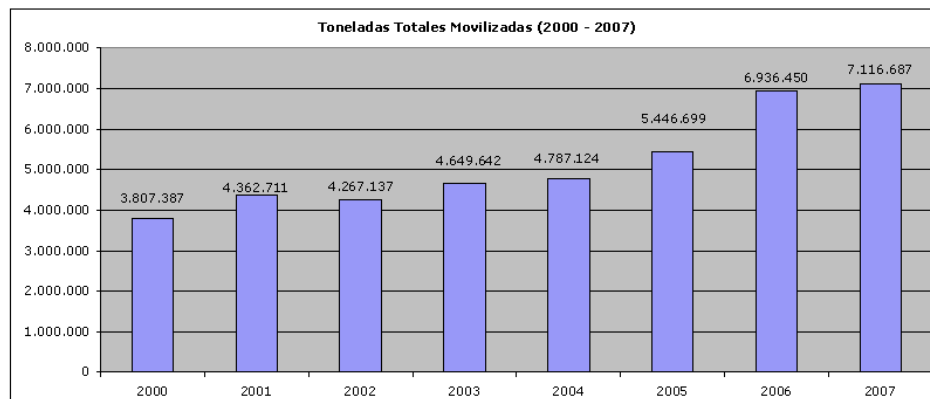
Está bajo su responsabilidad, el registro correcto y oportuno de la información que respalda las inspecciones de contenedores, tanto en los formatos y medios establecidos, de manera que sean elementos disponibles y confiables para su consulta y seguimiento.

Para determinar el alcance en la aplicación de la medida, el indicador diseñado nos muestra que del total de la carga movilizada del 2000-2007, correspondiente a 7.116.687 toneladas en el 2007 como su mayor valor, se presentaron "0" incidentes de protección relacionados con la movilización de contenedores o carga general que tuviera como destino la representación material de un acto terrorista en las instalaciones del terminal.

Lo anterior se encuentra reflejado gráficamente por las toneladas movilizadas de carga vs incidentes de protección en el terminal de la SPRC.

TONELADAS MOVILIZADAS POR TIPO DE ESTIBA (2000 - 2007)

Año	Doméstico					Transbordo					Total	%
	Descargado		Granel	Cargado		Descargado		Granel	Cargado			
	Carga Gral	Cont.			Carga Gral	Cont.	Carga Gral		Cont.		Carga Gral	Cont.
2000	202.004	663.579	57.964	13.125	673.707	257	1.088.957		262	1.107.532	3.807.387	N/A
2001	162.436	709.389	5.930	18.331	819.355	224	1.348.225	480	343	1.297.998	4.362.711	14,6%
2002	109.590	784.693		6.506	979.566	667	1.216.554	2.999	534	1.166.028	4.267.137	-2,2%
2003	91.074	944.352		463	1.080.393	1.516	1.257.054		766	1.274.023	4.649.642	9,0%
2004	118.276	1.146.546		23.896	1.372.970	576	1.080.199		1.212	1.043.449	4.787.124	3,0%
2005	73.630	1.356.936		9.354	1.449.472	65	1.270.683		1.093	1.285.466	5.446.699	13,8%
2006	8.305	1.776.501		600	1.756.757	642	1.706.793		1.297	1.685.556	6.936.450	27,4%
2007	46.517	1.672.160		10.795	1.779.911	558	1.820.775		825	1.785.146	7.116.687	2,6%



Fuente: SPRC

3.2.4 Entrega de provisiones del buque.

Las medidas de protección relativas a la entrega de las provisiones del buque contenidas dentro del plan de protección de la instalación portuaria de SPRC tienen por objeto:

Garantizar que se comprueba la integridad del embalaje y de las provisiones del buque;

Evitar que se acepten provisiones para los buques sin inspección previa;

Evitar la manipulación indebida;

Evitar que se acepten provisiones para los buques que no se hayan pedido; garantizar que se registra el vehículo utilizado para la entrega.

Las medidas de protección aplicables a la entrega de las provisiones del buque desarrolladas tienden a:

Inspeccionar las provisiones;

Notificar por adelantado la composición de la remesa, los datos del conductor y la

matrícula del vehículo; y

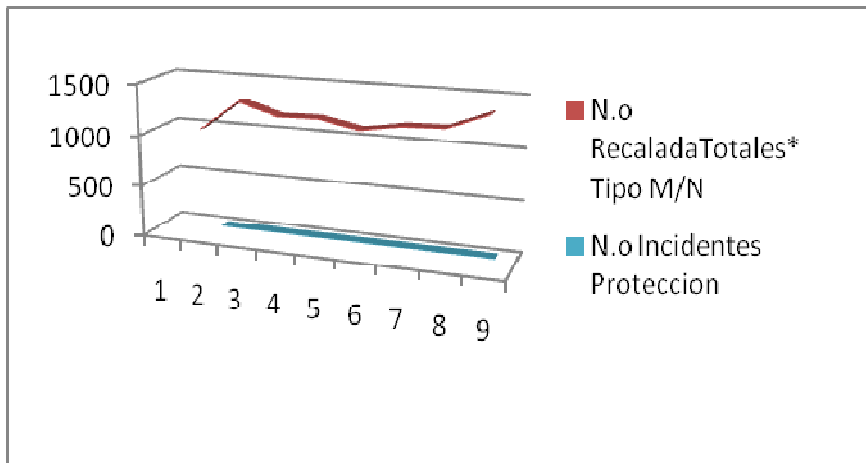
Registrar el vehículo utilizado para la entrega.

En lo referente a las inspecciones de las provisiones de los buques pueden realizarse mediante examen visual y físico, equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros (SOLAS/CONF.5/34).

Para determinar el alcance de esta medida se tendrá en cuenta la estadística presentada en el número de recaladas de motonaves (buques cargueros, turismo, portacontenedores y otros) para los años 2000-2007, en relación con los incidentes de protección inherentes al transporte de Armas de Destrucción Masiva, siendo estos últimos materiales que podrían ser introducidos en un buque vía provisión para perpetuar un acto terrorista.

Recaladas totales motonaves vs Incidentes de Protección.

Año	No Recaladas Totales* Tipo M/N	No Incidentes Protección
2000	1.083	0
2001	1.374	0
2002	1.264	0
2003	1.274	0
2004	1.200	0
2005	1.266	0
2006	1.281	0
2007	1.436	0
TOTAL	10.178	0



Fuente: Elaboración Propia.

Lo anterior muestra que de acuerdo al número de recaladas de motonaves presentadas en el periodo 2000-2008, se presentaron “0” incidentes de protección en relación a las 10.178 motonaves internacionales atendidas, lo que ratifica las labores realizadas en la SPRC como puerto seguro al tiempo que se desarrolla la implementación por PBIP.

3.2.5 Gestión de equipajes no acompañados y Vigilancia de la protección de la Instalación Portuaria.

La Sociedad Portuaria Regional Cartagena establece las medidas de protección aplicables para asegurarse de que los equipajes no acompañados¹² se identifican y se someten a un examen adecuado, que incluye un registro, antes de autorizar su entrada en la instalación portuaria y, en función de cómo esté organizado el almacenamiento, antes de su traslado de la instalación al buque.

En este concepto, cabe anotar, que las inspecciones del equipaje se realizan en un punto lejano a la ubicación del buque, guardando las medidas de seguridad que aplican al caso. Sin embargo, bajo los lineamientos del Código ISPS-PBIP (CAP 16. 45 B) no se prevé que la instalación portuaria como el buque tengan que examinar estos equipajes, y en los casos en que ambos cuenten con el equipo adecuado, la instalación portuaria debe ser la responsable de examinarlos.

Teniendo en cuenta las estadísticas arrojadas en la finalización de la temporada de cruceros 2007-2008, se registra un considerable aumento en el número de pasajeros, al ascender de 67.000 a 200.000 visitantes. La presencia de tres naves semanales en promedio con 1.500 turistas cada una, lo que significó una ratificación a las medidas de seguridad implementadas por el PBIP al presentarse

¹² Referente a todo equipaje, incluidos los efectos personales, que no esté con el pasajero o el miembro del personal del buque en el lugar de la inspección o el registro.

“0” cero incidentes de protección relacionados con el tratamiento de tripulantes y pasajeros en general de las naves de cruceros.

En lo concerniente a la vigilancia de la protección marítima, la SPRC cuenta con un equipo sofisticado de video para poder vigilar en todo momento, incluso en la oscuridad y con visibilidad limitada, toda la instalación portuaria, los accesos por mar y tierra, las zonas restringidas dentro de la instalación, los buques que se encuentren en ella y los alrededores de esos buques.

Para tal vigilancia los elementos utilizados corresponden a:

Alumbrado;

Guardias, incluidas patrullas de a pie, en embarcaciones;

Dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

Este punto corresponde básicamente al monitoreo de todos los elementos de seguridad con los que cuenta la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, desde los detalles de funcionamiento de la vigilancia marítima con la aplicación de la cámara subacuática –Video Ray- hasta el monitoreo en la limpieza de las cámaras manejadas por circuito cerrado de televisión que abarcan la totalidad del terminal.

4 Efectos que tuvo la implementación del código PBIP en la SPRC sobre los usuarios del puerto.

Los principales efectos que tuvo la implementación del código PBIP sobre los usuarios del puerto están determinados por los diferentes procedimientos de control de acceso a las instalaciones de SPRC, esto se ve reflejado en la aplicación de los procedimientos de Carnetización para acceso de personal OP-SOP703, lo que implicó para los diferentes usuarios que requieren ingresar al puerto cumplir con el proceso de identificación y carnetización de las personas que, en forma habitual, ingresan a las instalaciones de la empresa, de esta manera, toda persona que requiera realizar actividades en la SPRC, debe ser previamente registrada y requiere de un carnet, expedido por SPRC para su identificación y acceso a las instalaciones del puerto.

De acuerdo con el reglamento técnico operación de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. y resaltando la importancia de responder a criterios de seguridad, toda persona natural o jurídica registrada en el Terminal, que planea prestar servicios en las instalaciones portuarias deberá solicitar y obtener autorización a la Sociedad Portuaria, que la otorgará de conformidad con la capacidad de las instalaciones portuarias, las necesidades operativas del mercado, lo previsto en el contrato de concesión suscrito con la Nación, el artículo 30 de la Ley 1ª de 1991 y atendiendo los criterios de seguridad, ordenamiento,

eficiencia y productividad según estándares internacionales; además se requerirá, en cada caso, lo siguiente:

Agencia Marítima: Su actividad en el Terminal se desarrollará en representación de una Línea Marítima o el armador de la nave.

Operador Portuario: La prestación de sus servicios en el Terminal deberá ser solicitado por una Agencia Marítima, un Dueño de Carga o su representante.

Operador Turístico: Sus servicios dentro del Terminal serán solicitados por la Línea de Cruceros que los contrate.

Contratistas: Su ingreso al Terminal deberá ser solicitado por el Operador Portuario o la empresa que contrata sus servicios.

Sociedad de Intermediación Aduanera (SIA): La prestación de sus servicios en el Terminal se hará con base en los mandatos dados por los dueños de la carga.

Transportadores de carga: Su ingreso al Terminal se hará por autorización de la Sociedad Portuaria, dentro del procedimiento para ingreso y retiro de mercancías.

Transportadores de pasajeros: Su ingreso al Terminal se hará por autorización de la Sociedad Portuaria en función de las operaciones del Terminal de Cruceros.

4.1 Carnetización

El proceso de Carnetización involucra el estudio de seguridad a la persona solicitante, el cual es realizado de acuerdo al procedimiento de Estudio de Seguridad a Personas Naturales, OP- SOP708,

En forma general para la carnetización del personal, se deben presentar los siguientes documentos:

Carta de solicitud de Carnetización de la empresa, firmada y autenticada por su representante legal, especificando las actividades que el funcionario realizará en el puerto, dirigida a la Superintendencia de Seguridad y Protección, con el fin de habilitar en el Módulo TYCA los permisos correspondientes a la actividad a realizar (llenados, vaciados, inspecciones, tramites de Importación, tramites de Exportación, retiro de mercancías).

Original del Certificado de existencia y representación legal de la Cámara de Comercio Vigente

Cuando se requiera, debe presentar el listado del personal autorizado por la empresa para realizar trámites, firmado por el representante legal, especificando

Nombre completo

Cédula de Ciudadanía

Registro de Persona autorizada, OP-FMT703

Estudio de Seguridad para personas, OP-FMT704

Cédula de Ciudadanía o documento válido de identificación, original

Evidencia de afiliación y aportes al Sistema de Seguridad Social Integral

Si el empleado es nuevo, copia de la afiliación a los tres (3) sistemas

Copia del último comprobante de pago del trabajador al Sistema de Seguridad Social integral. (Administradora de Riesgos Profesionales, ARP; Empresa Promotora de Salud, EPS; y Administradora

El carnet tiene un costo para el usuario que lo solicita, y se requiere adicionalmente que el solicitante asista a una inducción en Seguridad Integral.

Toda persona que solicite el Carnet de identificación para ingreso por primera vez, o aquella que lo haya tenido anteriormente y tenga 6 meses de no ingresar a las instalaciones, debe cumplir con la asistencia a la capacitación sobre Seguridad Industrial, Salud Ocupacional y Seguridad Física y Protección, la cual se lleva a cabo en las instalaciones de la SPRC.

La asistencia a esta capacitación es obligatoria, exceptuando los funcionarios de las Empresas Estatales para quienes es opcional.

Todas empresas usuarios del puerto, deben informar a la oficina de Control de Acceso en la Superintendencia de Seguridad y Protección, cuando el vínculo laboral con el funcionario que actúa en su nombre haya finalizado, con el fin de proceder con su desactivación en el sistema, ver procedimiento para Desactivación de Carnets, OP-SOP704.

A continuación se detalla los requisitos que deben cumplir los diferentes usuarios para ingreso a las instalaciones del terminal marítimo de Cartagena, de acuerdo con sus procedimientos internos de SPRC, es importante resaltar que la información aquí presentada en su mayoría corresponde a los requerimientos exigidos por SPRC la cual fue extraída de los diferentes manuales de procedimientos y gestión de procesos. Por considerar de mucho valor para el presente trabajo la manera como se encuentra documentado los diferentes procesos de ingreso de los distintos usuarios a las instalaciones del terminal marítimo de Cartagena, la información contenida en los manuales es respetada y presentada tal cual como se encuentra en los documentos internos de SPRC.

4.2 Control para el Ingreso de personal carnetizado (OP-SOP705)

La autorización de ingreso de personal a las instalaciones es realizada teniendo en cuenta los criterios de: vigencia, tipo de relación y actividad que lleva a cabo, necesidad de acceso total o parcial a las áreas o zonas.

4.3 Requisitos para la generación de la autorización de ingreso de la empresa

A continuación se detallan los requisitos que debe cumplir una empresa para que se le entregue la autorización de ingreso a las instalaciones de SPRC:

La empresa a la cual está asociado el solicitante, debe incluirlo en la relación o carta del personal que va a ingresar a la instalación portuaria.

Debe haber cancelado los aportes a la Seguridad Social a nombre del solicitante.

En caso de Operadores Portuarios, debe tener vigentes las pólizas de responsabilidad civil y contractual exigidas para operar en la instalación portuaria. Ver procedimiento de Control de vigencias de pólizas a Operadores Portuarios, OP-SOP002

Para la autorización del ingreso, toda empresa debe presentar y mantener actualizados los aportes a la seguridad social de todos sus trabajadores autorizados.

Cada empresa, debe enviar mensualmente, vía correo electrónico o físicamente, la planilla de pago de la seguridad social del personal que requiere que ingrese al puerto a realizar actividades en su nombre. Con base en la planilla, el Auxiliar de Seguridad Social verifica el pago a través de la línea 018000 de la empresa aseguradora de riesgos profesionales, ver procedimiento de Registro de pagos a seguridad social, OP-SOP845.

4.4 Autorizaciones de Ingreso a usuarios con vigencia indefinida

Son concedidas a las zonas establecidas en el módulo TYCA, colocando fecha indefinida de ingreso.

Esta autorización se concede a las siguientes personas:

Empleados de SPRC directos y suministrados: se autoriza el ingreso a las instalaciones del puerto y al Edificio Administrativo de la SPRC, únicamente.

Empleados de Empresas con oficinas en las instalaciones: se autoriza el ingreso permanente a las zonas permitidas de acuerdo con su condición de empresa inquilina dentro de la instalación portuaria.

Funcionarios de Autoridades: ingreso permanente a las zonas permitidas de acuerdo con su condición de entidad reguladora.

Empleados de Agencias Marítimas: ingreso permanente a las zonas permitidas de acuerdo con su condición de representante de las líneas navieras a cargo de las operaciones de las motonaves atracadas en los muelles de la instalación portuaria.

Empleados de Operadores Marítimos, de Pilotaje o practicaje, de remolque, amarre y desamarre, ingreso permanente a las zonas permitidas de acuerdo con su condición de empresa a cargo de las operaciones de atraque, zarpe, cargue y descargue de las motonaves atracadas en los muelles de la instalación portuaria.

Gerentes de empresas Operadoras, Proveedores de servicios portuarios, Cooperativas: ingreso permanente a las zonas Base 2 y Puerta de Acceso al Puerto sólo al Gerente de la empresa.

4.5 Autorizaciones de ingreso a usuarios con una vigencia definida

En forma general, toda empresa registrada y con personal carnetizado, que requiere que éste sea autorizado para ingreso a las instalaciones, debe enviar a la oficina de Control de Acceso una relación o carta, con los nombres y número del documento de identidad, identificando la actividad a realizar.

Recibida esta información y cumplidos los requisitos, el Auxiliar de Seguridad genera la Autorización de Ingreso en el módulo TYCA, durante un período de tiempo definido según la actividad a autorizar.

En los puntos siguientes se especifican los casos particulares para el trámite de autorizaciones de acuerdo con las empresas y actividades a realizar.

4.6 Autorización para personal de Supervisores y Operadores de Equipos

El Operador Portuario debe enviar el listado mensual de los supervisores y operadores de equipos a la oficina de Control de Acceso, ya sea físico o en archivo plano, para que les sea generada la autorización de ingreso, de acuerdo a las indicaciones del punto 4.3 del presente procedimiento.

Esta autorización se concede por un mes, a las zonas permitidas teniendo en cuenta la actividad que realiza la empresa a la cual pertenece.

4.7 Personal para la Operación Marítima

La autorización de ingreso al personal para la Operación Marítima, se concede máximo por 12 horas.

El acceso final del personal a la instalación portuaria es permitido automáticamente por el sistema, cuando se confirma que la nave se encuentra en Boya de Mar.

Para estos ingresos el Operador Portuario y el proveedor de servicios portuarios, envían un archivo plano con la relación del personal a ingresar, vía correo electrónico al email Controldeacceso@sprc.com.co , durante el horario de 05:00 a 21:00 de Lunes a Viernes, de 05:00 a 19:00 los días Sábado y Domingos y Festivos de 07:00 a 16:00.

En horarios diferentes a los anteriores, se recibe la información en el email, puertabase@sprc.com.co.

4.8 Personal para la Operación Terrestre en bodegas, patios o plataforma de aforo Autorización por Gestión

En este caso la autorización de Ingreso se concede al personal con base en una justificación presentada para realizar una operación dentro de la instalación portuaria. Esta autorización de ingreso a la instalación portuaria se da por máximo doce (12) horas.

El Operador Portuario o el funcionario de la SIA deben presentar una autorización (colilla) para vaciado, llenado o inspección, generada por el SAC400, relacionando el número de cédula del personal que se autoriza para ingreso.

El personal a autorizar no puede ser mayor a cinco (5) personas por autorización (colilla).

En los casos en que se requieran más de cinco (5) personas, debe ser autorizado por el funcionario a cargo de la operación, en Bodega o en la Plataforma de Aforos.

4.9 Autorización de personal adicional

En los casos en los que se requiera el ingreso de personal de una Cooperativa diferente al que se encuentra indicado en la Autorización (Colilla) emitida por el

SAC400, ya sea para reemplazo o apoyo durante la operación, se debe notificar al Auxiliar de Bodega para que autorice el ingreso.

4.9.1.1 Autorización de personal contratado por Operador – SPRC

En este caso se recibe de la cooperativa, vía correo electrónico, una relación de las personas a ingresar y la operación a ejecutar. Ver indicaciones de horario y correos, en el punto 4.3 del presente procedimiento.

4.10 Autorización de Ingreso a Dueños de Carga y empresas intermediarias

SIAS, ACI's, para actividades operativas Autorización por Gestión: La autorización de ingreso a personal de SIAS y Dueños de Carga a la Instalación Portuaria para realizar actividades operativas, están asociados al mandato presentado y a las autorizaciones activas en el SAC400, quien habilita automáticamente la autorización de ingreso .

En los casos en los que se requiera el ingreso de un funcionario de la SIA adicional al que se encuentra indicado en la Autorización (Colilla) emitida por el

SAC400, ya sea para reemplazo o apoyo durante la operación, se debe notificar al Auxiliar de Bodega para que autorice el ingreso del funcionario adicional.

4.11 Autorización para actividades no operativas

La autorización de ingreso para la realización de actividades no operativas, requiere previa confirmación de acceso por parte de la entidad o área para la cual se solicita el ingreso. Ver Instructivo para la Autorización de ingreso para actividades no operativas, a personal carnetizado de empresas intermediarias y Dueños de Carga, OP-INT705.

4.12 Autorización de Ingreso a Inspectores de empresas Aseguradoras.

La firma aseguradora, además de cumplir con los requisitos de registro de empresa y carnetización de personal autorizado para actuar en su nombre, debe presentar en la Oficina de Control de Acceso, carta del cliente donde la autoriza para estar presente en sus operaciones.

Esta carta queda en consigna permanente para autorizar el ingreso de los funcionarios de la empresa aseguradora cuando haya operaciones del cliente.

En los casos en que no exista la carta de cliente, el funcionario de la firma aseguradora debe presentar en Control de Acceso, carta de la SIA, en calidad de representante del cliente, autorizando el ingreso al funcionario.

4.13 Autorización de Ingreso de Peritos o Surveyors

La solicitud de ingreso de Peritos o Surveyors es notificada por el Agente Naviero y debe ser recibida con 24 horas de anticipación.

La Autorización de ingreso se le habilita por 12 horas.

En caso de no tener Carnet, se les autoriza el ingreso de acuerdo con el procedimiento para Autorización de ingreso a visitantes. OP-SOP706.

4.14 Autorización de Ingreso para Operadores Provisionistas

Para el Suministro de combustible, Reparaciones, Fumigaciones, Recepción de Vertimientos, lastres, basuras y Otros servicios a las naves Se autoriza el ingreso obedeciendo a una actividad a realizar dentro de la instalación portuaria y a solicitud de la Agencia Naviera.

El Agente Naviero debe enviar la solicitud de ingreso al correo electrónico autorizacionesingreso@sprc.com.co, con veinticuatro (24) horas de anticipación a la fecha planeada para la prestación del servicio; especificando el número de cédula, nombres, motonave y tipo de servicio a prestar.

De igual forma, es responsabilidad de cada empresa provisionista, enviar mensualmente copia de las planillas de pago de la seguridad social de los funcionarios que realizan esta labor dentro de las instalaciones del puerto. Ver procedimiento de Registro de pagos a seguridad social, OP-SOP845.

4.15 Autorización de Ingreso para aprovisionamiento, suministro, retiro de materiales e ingreso de personas eventuales a Remolcadores

La empresa Operadora del Remolcador debe enviar la solicitud (aprovisionamiento, suministro, retiro de materiales e ingreso de personas eventuales), detallando la actividad a realizar, por correo electrónico, al email autorizacionesingreso@sprc.com.co, veinticuatro (24) horas antes a la fecha planeada para el servicio.

Los días lunes y jueves, son los únicos días de la semana en los que se podrán realizar dichas operaciones con ingreso de vehículos.

4.16 Autorización de ingreso a visitantes OP-SOP706

La autorización para ingreso de personal visitante es llevada a cabo a través del módulo de Terceros y Control de Acceso, TYCA, del SAC400 y el Carnet provisional de identificación es entregado en la sección de Control de Acceso de Seguridad y Protección.

Las actividades donde se autoriza el ingreso como visitante son

Visitas comerciales del Proveedor o el Cliente

Ingreso para entrega de órdenes de compra o correspondencia

Trabajos de asesoría, mantenimiento, obras civiles de corta duración (no superior a 1 mes)

Ingreso a áreas operativas de personal carnetizado de SIA's, transportistas, ACI's y Dueños de Carga para actividades administrativas. Ver instructivo OP-INT705.

4.17 Proceso de autorización de ingreso como visitante

Identificación del visitante, área de destino y tipo de actividad a realizar

Elaboración del formato de Registro y Control de Visitas, OP-FMT706, ó

Recibo del formato de Solicitud para Autorización de Ingreso de Visitante de Empresas Inquilinas y Agencias Navieras, OP-FMT707

Autorización del Ingreso en el módulo TYCA

Entrega del Carnet de Visitante

4.18 Identificación del Visitante

Se debe contar con la siguiente información para autorizar el ingreso:

Número de Cédula del solicitante u otro documento de identificación válido.

Nombres y Apellidos completos

Áreas y zonas a visitar

Actividad o Motivo de la visita

Tiempo de duración

Teléfono

En términos generales, la información anterior, debe ser recibida por el Auxiliar de Seguridad encargado del Control de Acceso, en lo posible con dos (2) horas de anticipación a la presentación del autorizado, con el fin que se realice en forma ágil, la entrega del Carnet de visitante.

4.19 Autorización de Ingreso con vehículo

En los casos especiales donde se requiera la entrada del visitante con vehículo, ésta debe ser autorizada por la Dirección que recibe la visita o por el Superintendente de Seguridad y Protección, vía comunicación telefónica o correo electrónico, para que el Auxiliar de Seguridad le permita el acceso en el vehículo.

4.20 Autorización de Visitantes para ingreso a las oficinas de SPRC, no ubicadas en áreas Operativas

La autorización de ingreso puede realizarla directamente el funcionario del área que recibirá la visita, si tiene habilitado el permiso en el Módulo TYCA del SAC400, o el Auxiliar de Seguridad en la sección de Control de Acceso, una vez recibida la notificación correspondiente del área.

4.21 Autorización de ingreso de Visitantes a áreas operativas

Debe exigirse la constancia de pago a la Seguridad Social integral para autorizar el ingreso, en los siguientes casos:

Ingreso de un visitante a realizar actividades Operativas

Ingreso de personal de proveedores o contratistas para realizar trabajos temporales en cualquiera de las oficinas o zonas de la Organización

4.22 Visitantes para entrega de artículos al Almacén de suministros

El Auxiliar de Seguridad en Control de Acceso, autoriza el ingreso, luego de verificar por medio de consulta en BaaN o vía telefónica con el Auxiliar del Almacén de Suministros, la existencia del pedido pendiente, a nombre del proveedor que aparece en el documento de respaldo, bien sea la remisión o la Orden de Compra.

En los casos que la entrega se realice en vehículo(s), el Auxiliar de Control de Acceso debe informar al Auxiliar encargado de la seguridad a la entrada vehicular (Carril 1), para que permita el ingreso del vehículo.

La Autorización de ingreso de este tipo de visitante, no debe ser superior a doce (12) horas.

4.23 Visitantes y/o personal de Proveedores o Contratistas

El Control y verificación de la documentación soporte para el ingreso y la constancia del pago de la seguridad social integral del personal o de visitantes de proveedores o contratistas, es realizada por las secretarias o por la persona autorizada en el área de Servicios Generales o de Mantenimiento de Equipos Portuarios, para tal efecto.

La documentación de respaldo de la Seguridad social integral, debe enviarla al Auxiliar de Seguridad Social, con el fin que se verifique el pago y así poder autorizar el ingreso.

Una vez confirmado el pago, el funcionario encargado en el área, debe notificar a Control de Acceso la información del personal autorizado, para que el Auxiliar de Seguridad asigne y haga entrega de un Carnet de Visitante cuando el personal del proveedor o contratista se presente en las instalaciones de la Organización.

Seguidamente el Auxiliar de Seguridad debe informar al funcionario del área, para que proceda a generarle una autorización de ingreso en el módulo TYCA, al número del carnet suministrado.

El funcionario del área, encargado de generar la autorización en el módulo TYCA, debe adicionalmente, verificar la actividad a realizar.

En los casos que se requiera el ingreso en un vehículo, debe enviar un correo electrónico puertabase@sprc.com.co, donde justifique el ingreso del vehículo, indique el número de la placa y el nombre de la empresa proveedora o contratista.

4.24 Ingreso como visitante para trabajos ocasionales, inferiores a un (1) mes

Cuando el contratista o proveedor requiere tener ingreso a la instalación portuaria por menos de un mes, la secretaria o funcionario autorizado en el área, solicita la entrega de una carta en la cual se relacione las personas a ingresar, las actividades a realizar y el tiempo que demorará el trabajo, firmada por el representante legal de la empresa. Esta carta, es archivada en el área que autoriza el ingreso.

4.25 Visitantes de Empresas Inquilinas

Todas las empresas inquilinas, ubicadas al interior de las instalaciones, deben solicitar el ingreso con 24 horas de anticipación a la presentación del visitante.

Para lo cual, debe diligenciar el formato de Solicitud para Autorización de ingreso de visitantes de Empresas y Agencias Navieras, OP-FMT707, y enviarlo por correo electrónico al email controlvisitantes@sprc.com.co (Base 2), o físicamente, por mensajería.

Mensualmente, se recibe el listado del personal de sus proveedores, que va a ingresar durante el mes.

Si se requiere el ingreso de una persona que no ha sido registrada en el listado, envían el formato de Solicitud para Autorización de ingreso de visitantes de Empresas y Agencias Navieras, OP-FMT707, y enviarlo con 24 horas de anticipación a la presentación del visitante, por correo electrónico al email controlacceso@sprc.com.co, o físicamente, por mensajería.

4.26 Ingreso de Peritos o Surveyors

La solicitud de ingreso de Peritos o Surveyors es notificada por el Agente Naviero y debe ser recibida con 24 horas de anticipación.

La Autorización de ingreso se le habilita por 12 horas.

4.27 Visitantes a Motonaves

El Agente Naviero debe enviar diligenciada la Solicitud para Autorización de ingreso de visitantes de Empresas Inquilinas y Agencias Navieras, OP-FMT707, con dos (2) horas de anticipación a la fecha planeada para la visita, vía email al correo autorizacionesingreso@sprc.com.co.

4.28 Ingreso como visitante a personal carnetizado de SIAS, ACÍ's y Dueños de Carga

La solicitud de autorización de ingreso para la realización de actividades no operativas, se verifica de acuerdo al trámite a realizar y requiere previa confirmación de acceso de la entidad o área, hacia dónde va a dirigirse. Para el manejo de estos casos, ver el instructivo para Autorización de ingreso para actividades no operativas, a personal carnetizado de empresas intermediarias y Dueños de Carga, OP-INT705.

4.29 Salida e Ingreso de Tripulantes

Para la salida e Ingreso a la instalación portuaria, deben presentar el Shore Pass sellado por la autoridad de emigración.

El agente naviero debe notificar el embarque y desembarque del tripulante por medio de correo electrónico dirigido a autorizacionesingreso@sprc.com.co, con 24 horas de anticipación.

El Auxiliar de Seguridad en turno en la puerta de salida, otorga la salida y el ingreso a su regreso, por medio de Master Key, al ingreso, para dejar pasar al tripulante, el Auxiliar de Seguridad en puerta, debe verificar con Sala de Vídeo que la motonave aún se encuentre atracada en el puerto.

4.30 Entrega y devolución de Carnet de Visitante

El Carnet es entregado por el Auxiliar de Seguridad en Control de Acceso, con base en la información recibida del responsable que autoriza y /o recibirá el visitante.

Para la entrega del Carnet de visitante, la persona autorizada debe presentar Cédula de Ciudadanía original o cualquier otro documento que lo identifique, con fotografía y No. de Cédula.

Así mismo, debe dejar un documento válido de identificación en custodia, diferente a la cédula de ciudadanía, el cual le será devuelto al entregar de regreso, el Carnet de visitante y el formato OP-FMT706 diligenciado.

5 CONCLUSIONES

La seguridad de las personas, instalaciones y bienes, hacen parte fundamental del interés común, de allí que se acepten como legítimos las leyes implementadas por los organismos multilaterales para salvaguardarlas. En este modo, la reglamentación expedida por la OMI, para mantener condiciones de seguridad adecuadas sobre la protección marítima a través de la cooperación de buques e instalaciones portuarias, (adición al convenio SOLAS, del código PBIP al que adhieren mas de 170 países del mundo) han sido aceptados ampliamente por la legislación Colombiana, dándole forma a la mencionada adición del código, por el decreto 730 de marzo de 2004.

Estas disposiciones son de estricto cumplimiento para todos los puertos del gobierno colombiano, poniendo de relieve la imposibilidad a el arribo de motonaves internacionales y cruceros en general a aquellos puertos que no se encuentren certificados con la norma PBIP, en la actualidad este caso es aplicable al Muelle Turístico Internacional Cartagena de Indias (conocido como EDURBE) propiedad de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A.

En Colombia, se designo a la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional como la autoridad para desempeñar las funciones de protección en relación con las instalaciones portuarias y los buques, indicadas en el capítulo XI-2 o el denominado código PBIP, poniendo de relieve que en el país, no se dio la

creación de una nueva entidad reguladora, sino por el contrario, se designo a la autoridad marítima existente como la agencia de implementación en el país.

A raíz de la adición del código, al convenio SOLAS, se da la aparición de dos figuras importantes dentro de lo concerniente al contenido de la norma PBIP, una de ella es la creación de un oficial de protección tanto para el buque como para la compañía, con el fin de gestionar, mantener y evaluar continuamente el plan de protección de la instalación portuaria; por otro lado, la otra nueva figura, la constituyen las organizaciones de protección reconocidas (OPR), quienes pueden realizar la evaluación y planes de protección de buques e instalaciones portuarias, previo concepto de la Autoridad Marítima Nacional, DIMAR.

En lo que se refiere a los programas de seguridad que adelanta la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A., se observan dos efectos diferenciados: por un lado la implementación del código PBIP, adquiriendo forma a través del plan de protección de la instalación portuaria, generando cambios en lo concerniente a el control de acceso, definición de áreas restringidas, manipulación de la carga, entrega de provisiones al buque y en la gestión de equipajes no acompañados y, por otro, Estados Unidos, en su compromiso en la detección de posibles amenazas a la seguridad , desarrolla programas como lo son CSI o C-TPAT (esta ultima incluye la cadena logística de suministro), teniendo las mencionadas iniciativas un importante impacto en las instalaciones del terminal SPRC, por su condición de servir como HUB (puerto de transbordo), para el Caribe y su

inmediaciones, al convertirse en el mejor esquema logístico para exportar carga a los Estados Unidos.

Los principales efectos operativos en SPRC que tuvo la implementación del código ISPS desde su primera fase en el 2004, se ven acompañados de los esfuerzos en seguridad desarrollados a partir de la iniciativa del CSI, enmarcados en el mejoramiento del flujo de información a través de la utilización de los mejores equipos de inspección no intrusiva, sistemas de análisis de riesgo y avanzados sistemas de comunicaciones. Lo anterior generó un impacto en el desarrollo de plataformas para el intercambio de información, imágenes y videos, siendo estas herramientas para desarrollar la iniciativa y los esfuerzos institucionales de la SPRC.

Sin lugar a dudas, el efecto más importante que se puede advertir con la implementación del código PBIP en la SPRC, es la del desarrollo de una cultura de seguridad extendida hacia todos los usuarios de la instalación portuaria. Siendo consecuente con las medidas adoptadas en el plan de protección, principalmente en lo tocante al control de acceso al terminal, y la definición de áreas restringidas, siendo respetadas al comprender y divulgar su finalidad en todos los usuarios que la participan.

6 RECOMENDACIONES

Partiendo de la base, que la implementación del Código Internacional de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP-ISPS) generó efectos operativos importantes en las actividades de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A, justificado en la introducción de nuevos equipos y mecanismos de protección y cuyos costos deben ser recuperados. La empresa debería fijar su atención a tales costos de implementación a través de formas tarifarias de recupero prudentes referentes a cargos portuarios por seguridad, que no afecten la competitividad del comercio exterior de la región. De igual manera, estas tarifas por seguridad deben ser transparentes y específicas con el fin de evitar abusos por las partes involucradas. En el caso de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A, en su carácter de terminal portuario dado en concesión, se debe fijar la responsabilidad en determinar a quien le corresponde el establecimiento en la cuantía de la tarifa destinada a recuperar los gastos de implementación de las medidas de protección.

En este sentido y teniendo en cuenta que en el mundo no existe una homogeneidad respecto al monto que se percibe por concepto de protección portuaria, puesto que están sujetas al grado de avance en materia de seguridad, las inversiones incurridas en cada puerto y no siendo menos importante las entidades regulatorias en materia de fijación de precios, un promedio tarifario para definir la cuantía,

puede ser tomado teniendo en cuenta los valores recogidos para 10 años en la muestra de los puertos mas importantes del mundo un año después de su implementación, 2005 , a pesar que las condiciones son diferentes para cada uno de ellos:

COBRO CONCEPTO DE PROTECCIÓN PORTUARIA, JUNIO 2005			
Región	Puertos en la muestra	Promedio USD por Contenedor	
Australia	5	3,88	
Estados Unidos	37	4,00	
América Latina y el Caribe	27	11,84	
Europa	34	10,05	
Asia	4	6,47	
Total de la muestra:	107	9,07	

Fuente: CEPAL, Naciones Unidas. Boletín FAL 227, Julio de 2005; Las medidas de protección portuaria un año después del código de protección de buques e instalaciones portuarias.

Así, el promedio mundial es de 9.07 USD por contenedor, incluyendo los costos incurridos por revisión electrónica de contenedores a través de escáneres; para el

caso puntual de la SPRC, este aspecto sería descontado por la cesión de Estados Unidos de los equipos de revisión para tales actividades, logrando quizás disminuir en parte el promedio de la tarifa en comparación con el costo individual generado para América Latina de 11.84 USD.

Con el interés de unificar los objetivos que persiguen la SPRC y la autoridad marítima responsable en Colombia, DIMAR en preservar la integridad de las personas, buques y carga en general, de los montos recuperados por concepto del PBIP, se podrían mejorar las tareas de protección, al fomentar la toma de conciencia de todos los usuarios que participan en las actividades de la instalación portuaria por medio de capacitaciones periódicas en cuanto a protección y vigilancia se refiere, de este modo se garantiza que se ha impartido la formación adecuada tanto al personal primario responsable de la protección como a cada uno de los usuarios sobre los cuales recae directamente las medidas implementadas. Bajo este mismo lineamiento, las partes involucradas deben responder a la especialización y capacitación continua del personal de seguridad y protección de ambas entidades.

Siguiendo el modelo establecido por la *Maritime Transportation Security Act* (MTSA) de los Estados Unidos, en la designación de autoridades competentes para asegurar la aplicación del PBIP en donde autoriza al *Department of*

Transportation y *Department of Homeland Security* para evaluar condiciones de seguridad, unidas a las tareas tradicionales de la Guardia Costera de búsqueda y rescate, ruptura de hielos y protección de pesqueros; y el servicio de aduanas de los USA (*Cross Border Protection*) en la inspección física del 10% de los contenedores que ingresen a los Estados Unidos, en comparación con el 2% habitual, Colombia podría replantear la delegación de responsabilidades en materia de seguridad PBIP no solo a la DIMAR sino también podría involucrar otras entidades como la Guardia Costera, Servicio de Migración del DAS y las labores de la policía antinarcóticos de la DIAN, con el fin de unificar los objetivos PBIP bajo una autoridad común, y así responder operativamente a incidentes de protección reales que podrían ser presentados a través de organismos especializados en seguridad.

La recomendación apunta a la actuación en conjunto de las entidades en materia de seguridad designadas por el gobierno colombiano, evitando que actúen de manera aislada o en su defecto, al reforzamiento en el personal autorizado de la DIAMR para vigilar la aplicación del PBIP a través de la especialización en la materia y el otorgamiento de plazos mayores a un año en los periodos ejecutados para monitorear los avances del PBIP en los puertos del país.

7 ANEXOS

GRAFICO 1 Entorno ISPS-PBIP Vs Iniciativas de Seguridad.

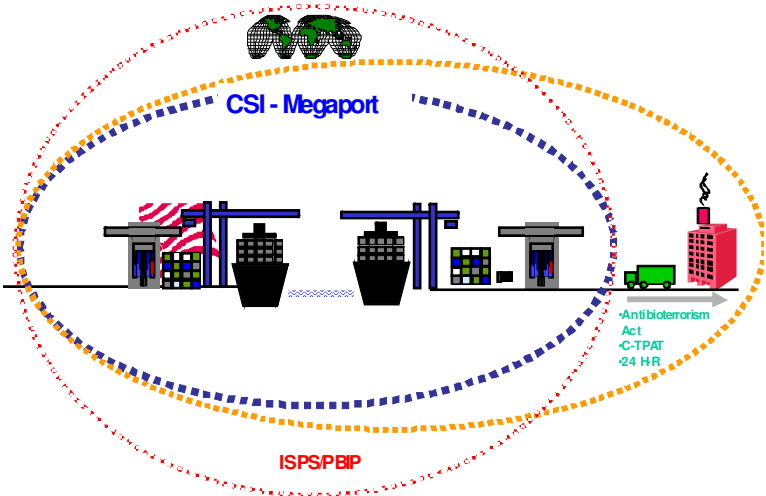


GRAFICO 2 Estructura Megaport SPRC.



GRAFICO 3 Nivel de Protección 1, Normal SPRC.



GRAFICO 4 Control de Acceso a La Instalación Portuaria.



GRAFICO 5 Delimitación de zonas restringidas SPRC.



Grafico 6 Zonas de circulación de la SPRC.



GRAFICO 7 Medidas de Protección a la Carga.



Gráfico 8 Normas de ingreso a la SPRC.



Anexo 1. Formato de solicitud de registro de personas jurídicas o naturales y/o actualización de requisitos.

<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 40px; margin-bottom: 5px;"></div> (Colocar logo de su empresa)	SOLICITUD DE REGISTRO DE PERSONAS JURÍDICAS O NATURALES Y/O ACTUALIZACION DE REQUISITOS	espacio reservado para radicación interna
ACTIVIDAD		
<input type="checkbox"/>	Sociedad de Intermediación Aduanera	Agencia Naviera
<input type="checkbox"/>	Consolidadores	Empresa de transporte terrestre
<input type="checkbox"/>	Dueño de Carga	Operador Portuario
<input type="checkbox"/>	Otros Cuál:	Proveedor de Servicios Portuarios
<input type="checkbox"/>		
Relación de documentos presentados para Registro / Actualización de Empresas		
<input type="checkbox"/>	Registro de Empresas (OP-FMT702)	Mandato original autenticado
<input type="checkbox"/>	Registro de Persona Autorizada (OP-FMT703)	Documento de transporte (BL)
<input type="checkbox"/>	Certificación original de Existencia y Representación	Resoluciones / licencias / Permisos vigentes
<input type="checkbox"/>	Fotocopia del RUT	Registro de Operador Portuario y/o Proveedor de Servicios Portuarios (OP-FMT001)
<input type="checkbox"/>	Pólizas vigentes	
<input type="checkbox"/>		
Adicionales para personas Naturales		
<input type="checkbox"/>	Fotocopia autenticada de Cédula o Pasaporte	Certificado original del Registro Mercantil
<input type="checkbox"/>	Poder, si no actúa directamente	
<p><i>Señor Usuario, recuerde que según su actividad en el puerto debe presentar los documentos exigidos, de lo contrario su solicitud sera devuelta.</i></p>		
EMPRESA / CONSIGNATARIO		
	NIT	NO. SERVICIO - SPRC
INTERMEDIARIO ADUANERO		
	NIT	No. Referencia o DO
IDENTIFICACION DEL RESPONSABLE DE LA SOLICITUD		
Nombre del Solicitante	Cédula	Firma
Información para notificación del resultado de su solicitud		
Correo electrónico: <small>(email legible)</small>	Correo electrónico del intermediario: <small>(email legible)</small>	
RESULTADO DE LA SOLICITUD		
CP-FMT701		31/10/2007

Anexo 2. Formato solicitud de registro de empresas.

<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 40px; margin-bottom: 5px;"></div> <small>(Colocar logo de su empresa)</small>	<h2 style="margin: 0;">Registro de Empresas</h2>	<input type="checkbox"/> Persona Jurídica <input type="checkbox"/> Persona Natural																																	
<table style="width: 100%; border: 1px solid black; border-radius: 15px;"><tr><td style="width: 20%;">NIT/RUT _____</td><td style="width: 40%;">Razón Social / Nombre _____</td><td style="width: 40%;"></td></tr><tr><td>Dirección _____</td><td></td><td>Ciudad _____</td></tr><tr><td></td><td></td><td>Departamento _____</td></tr><tr><td>Tels. _____</td><td>Correo Electrónico _____</td><td>Fax _____</td></tr><tr><td></td><td>Celular _____</td><td></td></tr><tr><td colspan="3">Actividad económica _____</td></tr><tr><td colspan="3">Representante legal _____ C.C. _____</td></tr><tr><td>Dirección _____</td><td></td><td>Ciudad _____</td></tr><tr><td></td><td></td><td>Departamento _____</td></tr><tr><td>Teléfonos _____</td><td>Correo Electrónico _____</td><td>Fax _____</td></tr><tr><td></td><td>Celular _____</td><td></td></tr></table>			NIT/RUT _____	Razón Social / Nombre _____		Dirección _____		Ciudad _____			Departamento _____	Tels. _____	Correo Electrónico _____	Fax _____		Celular _____		Actividad económica _____			Representante legal _____ C.C. _____			Dirección _____		Ciudad _____			Departamento _____	Teléfonos _____	Correo Electrónico _____	Fax _____		Celular _____	
NIT/RUT _____	Razón Social / Nombre _____																																		
Dirección _____		Ciudad _____																																	
		Departamento _____																																	
Tels. _____	Correo Electrónico _____	Fax _____																																	
	Celular _____																																		
Actividad económica _____																																			
Representante legal _____ C.C. _____																																			
Dirección _____		Ciudad _____																																	
		Departamento _____																																	
Teléfonos _____	Correo Electrónico _____	Fax _____																																	
	Celular _____																																		
<small>Para el Registro del Personal autorizado para trámites, utilice el formato de Registro de Datos Personales, OP-FMT 703</small>																																			
<small>El abajo firmante da fe de que la información suministrada es verdadera y autoriza la confirmación de los datos y documentos entregados.</small>																																			
<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> Nombre y firma del responsable de la solicitud de registro																																			
<div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"><p style="text-align: center; margin: 0;"><small>Espacio reservado para trámite interno</small></p><table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"><tr><td style="width: 20px;"><input type="checkbox"/></td><td>Confirmación del Número de Identificación</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Confirmación Razón Social, direcciones y teléfonos</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td>NIT existe, actualización</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td>Nuevo NIT</td></tr></table><hr style="width: 80%; margin: 5px auto;"/><p style="text-align: center; margin: 0;"><small>Datos verificados por (nombre y firma del funcionario)</small></p></div>			<input type="checkbox"/>	Confirmación del Número de Identificación	<input type="checkbox"/>	Confirmación Razón Social, direcciones y teléfonos	<input type="checkbox"/>	NIT existe, actualización	<input type="checkbox"/>	Nuevo NIT																									
<input type="checkbox"/>	Confirmación del Número de Identificación																																		
<input type="checkbox"/>	Confirmación Razón Social, direcciones y teléfonos																																		
<input type="checkbox"/>	NIT existe, actualización																																		
<input type="checkbox"/>	Nuevo NIT																																		
<small>OP-FMT702, 15-10-2007</small>																																			

Anexo 3. Formato solicitud registro persona autorizada.

<div style="border: 1px solid black; width: 80%; height: 40px; margin: 0 auto;"></div> <p>(Colocar logo de su empresa)</p>	<h2 style="margin: 0;">Registro de Persona autorizada</h2>	<input type="checkbox"/> Primera vez <input type="checkbox"/> Reintegro <input type="checkbox"/> Traslado de empresa	
EMPRESA QUE AUTORIZA			
NIT/RUT _____ Razón Social: _____			
AUTORIZADO			
_____ Primer apellido	_____ Segundo apellido	_____ Primer nombre	_____ Segundo nombre
Documento de identidad No. _____		c.c. <input type="checkbox"/>	c.e. <input type="checkbox"/> Pasaporte <input type="checkbox"/> Otro _____
Dirección _____		Ciudad _____	Tels. _____
Dpto. _____		_____	
Correo electrónico _____		Celular _____	
Certificado DAS No. _____	Grupo Sanguíneo _____	Cargo _____	
Actividades que se autoriza realizar en la instalación portuaria: _____ _____ _____			
Empresa ARP _____	Empresa EPS _____	Empresa AFP _____	
<p>Los firmantes dan fe de que la información suministrada es verdadera y autorizan la confirmación de los datos y documentos entregados. La empresa que autoriza se hace responsable por todas las actuaciones de la persona autorizada y responderá por los daños y perjuicios que cause. El autorizado, en representación de la empresa que autoriza, se compromete a respetar las normas establecidas por la SPRC y CONTECAR, de acuerdo al marco de las leyes colombianas y el Reglamento de condiciones técnicas de Operaciones. Acepta conocer las normas de Seguridad Industrial establecidas y se responsabiliza de aplicarlas durante todo el tiempo que permanezca dentro de la instalación portuaria. La empresa que autoriza se compromete a dar aviso inmediato y por escrito, en caso de desvinculación de la persona autorizada.</p>			
		_____ Firma del Representante Legal	
		_____ Firma del autorizado	
<small>OP-FMT703</small>			

Anexo 4. Ley 8 de 1980

LEY 8 DE 1980

(febrero 4)

por medio de la cual se aprueba la "Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, firmado en Londres el 1º de noviembre de 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, firmado en Londres el 16 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos".

Nota: El Convenio aprobado mediante la presente Ley, fue reglamentado parcialmente en su Capítulo XI-2 por el Decreto 730 del 9 de marzo de 2004.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º.-Apruébase la "Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar", firmada en Londres el 1º de noviembre de 1974 y autorizase al Gobierno Nacional para adherir al mismo, cuyo texto es:

Rama Ejecutiva del Poder Público.

Presidencia de la República.

Bogotá, D. E., septiembre 1978.

APROBADO. Sométase a la consideración del honorable Congreso Nacional para los efectos constitucionales.

JULIO CESAR TURBAY AYALA

El Ministro de Relaciones Exteriores,
Diego Uribe Vargas

Es el texto certificado de la "Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar", firmada en Londres el 1º de noviembre de 1974, del cual reposa copia en los Archivos de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

El Jefe de la División de Asuntos Jurídicos, Humberto Ruiz Varela.

Bogotá, D. E.

Artículo 2º.-Apruébase el "Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar", firmado en Londres el 16 de febrero de 1978, y autorizase al Gobierno Nacional para adherir al mismo, cuyo texto es:

Rama Ejecutiva del Poder Público.

Presidencia de la República.

Bogotá, D. E., 10 de septiembre de 1978.

APROBADO. Sométase a la consideración del honorable Congreso Nacional para los efectos constitucionales.

JULIO CESAR TURBAY AYALA

El Ministro de Relaciones Exteriores,
Diego Uribe Vargas.

Es el texto certificado del "Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar", firmado en Londres el 16 de febrero de 1978, del cual reposa copia en los archivos de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

El Jefe de la División de Asuntos Jurídicos, Humberto Ruiz Varela.

Bogotá, D. E., ...

Artículo 3º.-Esta Ley entrará en vigencia una vez cumplidos los requisitos establecidos en la Ley 7ª. del 30 de noviembre de 1944 en relación con el Convenio y el Protocolo que por esta misma Ley se aprueba.

Dada en Bogotá, D. E., ...

El Presidente del honorable Senado de la República,
HECTOR ECHEVERRI CORREA

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,
ADALBERTO OVALLE MUÑOZ

El Secretario General del honorable Senado,
Amaury Guerrero

El Secretario General de la honorable Cámara,
Jairo Morera Lizcano.

República de Colombia-Gobierno Nacional.

Bogotá, D. E., 4 de febrero de 1980.

Publíquese y ejecútese.

JULIO CESAR TURBAY AYALA

El Ministro de Relaciones Exteriores,
Diego Uribe Vargas.

El Ministro de Defensa Nacional,
General Luis Carlos Camacho Leyva.

Anexo 5. Decreto 730 de 2004.

DIARIO OFICIAL 45.488
DECRETO 730
09/03/2004

por el cual se reglamenta parcialmente el Capítulo XI -2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 -SOLAS- aprobado mediante la Ley 8ª de 1980.

El Presidente de la República de Colombia, en uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial la que le confiere el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia,

CONSIDERANDO:
DECRETA:
TITULO I
GENERALIDADES
CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1º. *Ámbito de aplicación.* El presente decreto reglamenta el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PB IP, que hace parte del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS-74 aprobado por Colombia mediante Ley 8ª de 1980 y se aplicará en todo el territorio nacional donde existan instalaciones portuarias dedicadas al comercio exterior y a los viajes internacionales, así como a los buques de pasajeros y carga de transporte internacional con arqueo bruto igual o superior a 500, que recalen en las mismas, y unidades móviles de perforación mar adentro.

Artículo 2º. *Definiciones.* Las siguientes definiciones deberán ser tenidas en cuenta para la interpretación y aplicación del presente decreto.

Certificado provisional. Es el documento expedido por la Autoridad Marítima Nacional una vez se ha efectuado las verificaciones consagradas en la sección 19.1 del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, PBIP.

Documento de cumplimiento. Es el documento mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional, certifica que la instalación portuaria ha dado cumplimiento a los requisitos y requerimientos del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, PBIP.

Instalación portuaria. La instalación portuaria a que hace mención el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP, para el caso Colombiano se refiere a los puertos y muelles de comercio exterior y operados o no por sociedades portuarias.

Prórroga. Es el acto mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional amplía el término de vigencia de una certificación.

Refrendo. Es el acto de visado efectuado por la Autoridad Marítima Nacional, en el cual se certifica que durante las verificaciones periódicas, se mantienen las condiciones iniciales que dieron origen a la expedición del certificado. Este acto se realiza durante el tiempo de vigencia de una certificación.

Renovación. Es el acto de expedición de una nueva certificación antes de su vencimiento previa verificación de todos los aspectos relativos al cumplimiento de los requerimientos del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, PBIP.

CAPITULO II

Autoridades, funciones y designaciones

Artículo 3°. *Autoridades.* Las autoridades competentes para efectos del presente decreto son: El Ministerio de Defensa Nacional-Dirección General Marítima (DIMAR), el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Artículo 4°. El Ministerio de Transporte, emitirá concepto a la Dirección General Marítima, DIMAR, sobre el nivel de protección aplicable a las instalaciones portuarias, su plan de protección, así como a las enmiendas del mismo.

Artículo 5°. La Superintendencia de Puertos y Transporte controlará y vigilará el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente decreto y del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP, relacionadas con las instalaciones portuarias.

Artículo 6°. La Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional será la autoridad designada por el Gobierno Colombiano, para desempeñar las funciones de protección en relación con las instalaciones portuarias y de los buques, indicadas en el Capítulo XI-2 o el denominado Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP.

Artículo 7°. La Dirección General Marítima, DIMAR, para efectos del presente decreto tendrá las siguientes funciones:

1. Verificar las evaluaciones y los planes de protección de buques y de instalaciones portuarias.
2. Aprobar los planes de protección de buques, de las instalaciones portuarias y los cambios o enmiendas que se realicen a los mismos.
3. Expedir los certificados de protección a los buques y el documento de cumplimiento a las instalaciones portuarias.
4. Comunicar a la Organización Marítima Internacional, OMI, cuando conceda las autorizaciones señaladas en la Sección 15.6 y 16.9 de la Parte A del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP.
5. Aprobar los planes y programas "que para tal efecto dicten los centros de formación y compañías avalados por DIMAR, los cuales deberán cumplir como mínimo los parámetros de los Cursos OMI.
6. Adoptar los formatos y guías que se requieran para la implementación del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP, así como establecer los procedimientos para el diligenciamiento de los mismos.
7. Realizar verificaciones a los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias, por medio de auditorias o inspecciones, cuando lo considere necesario o la circunstancia lo amerite, de oficio o a petición de parte.
8. Refrendar, prorrogar y renovar los certificados de protección a los buques y el documento de cumplimiento a las instalaciones portuarias.
9. Establecer el nivel de protección aplicable en los buques e instalaciones portuarias y comunicar esta determinación a la Armada Nacional y/o al Ministerio de Transporte, respectivamente, y demás autoridades competentes.
10. Coordinar y concertar con las autoridades correspondientes las decisiones que se relacionen con funciones o temas sobre los cuales tengan competencias otras entidades.
11. Y las demás, que tengan relación con la protección de los buques y las instalaciones portuarias en Colombia, siempre y cuando dicha función no este asignada a otra entidad.

Artículo 8°. La Dirección General Marítima, Dimar, División de Gente de Mar y Naves o quien haga sus veces -deberá llevar el Registro de las Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR), de acuerdo con lo establecido en el Capítulo XI-2 o del denominado Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias- PBIP, el Convenio Internacional para la

Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 -SOLAS y sus Enmiendas.

Artículo 9°. La Dirección General Marítima podrá mediante acto administrativo motivado, autorizar a Organizaciones de Protección Reconocidas, OPR, para que realice las siguientes actividades:

- a) Evaluación de protección de los buques;
- b) Elaboración de planes de protección de buques;
- c) Evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias;
- d) Elaboración de planes de protección de instalaciones portuarias;
- e) Capacitación de personal respecto de los planes elaborados por las OPR.

TITULO II

GESTION DE PROTECCION DEL BUQUE

CAPITULO I

Procedimiento para la certificación

Artículo 10. El proceso de certificación comprende ocho etapas que deberán ser cumplidas para obtener el Certificado Internacional de Protección de los buques a saber:

1. Diseño y Presentación a Dimar de la Evaluación de Protección.
2. Verificación de la Evaluación de Protección.
3. Aprobación de la Evaluación de Protección.
4. Diseño y Presentación a Dimar del Plan de Protección.
5. Verificación del Plan de Protección.
6. Aprobación del Plan de Protección.
7. Implementación del Plan de Protección.
8. Verificación y expedición de la Certificación Internacional de Protección del buque a cargo de Dimar.

CAPITULO II

Evaluación de la protección

Artículo 11. La Evaluación de Protección de un determinado buque o buques de una misma Compañía podrá ser elaborada por la Compañía o la Organización de Protección Reconocida, OPR, previamente autorizada por la Dirección General Marítima, Dimar, para tal efecto, siguiendo los lineamientos establecidos en las partes A y B del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP.

La Evaluación de Protección consiste fundamentalmente en un análisis del riesgo de todos los aspectos del funcionamiento del buque, para determinar qué partes de él son más susceptibles, y/o el objetivo más probable para ocasionar un incidente de Protección.

Parágrafo 1°. Es responsabilidad de la compañía documentar, revisar, aceptar y conservar la evaluación de la protección del buque, por el término de cinco (5) años.

Parágrafo 2°. La Compañía deberá presentar el informe de la Evaluación de Protección ante la Autoridad Marítima Nacional.

CAPITULO III

Plan de Protección del Buque

Artículo 12. Todo buque de bandera colombiana llevará a bordo un plan de protección del buque aprobado por la Dirección General Marítima, Dimar, el plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la parte A del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP.

Artículo 13. El Plan de Protección de un determinado buque o buques de una misma compañía podrá ser elaborado por la Compañía o la Organización de Protección Reconocida, OPR, autorizada por la Dirección General Marítima, Dimar para tal efecto. El plan de protección del buque deberá indicar las medidas de seguridad operacional y físicas del buque, para cada uno de los niveles de protección que se definen en Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP.

Artículo 14. La Compañía deberá presentar ante la autoridad marítima, para su aprobación, el plan de protección del buque, siguiendo las prescripciones de la Parte A del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP, el resultado de la evaluación de protección del buque, las orientaciones de la Parte B del mismo código y la guía y/o procedimiento que la Dirección General Marítima adopte para tal fin utilizando el formato correspondiente.

Artículo 15. La aprobación del Plan o de sus enmiendas por la Dirección General Marítima será registrada por esta en el cuerpo del plan, a menos que dicho plan se encuentre en formato electrónico, en cuyo caso su aprobación y enmiendas se registrará en soporte papel y se conservará por el término de cinco (5) años, junto con los certificados previstos en la Parte A del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP.

CAPITULO IV

Nivel de protección

Artículo 16. Cuando la Dirección General Marítima, Dimar, establezca el nivel de protección 2 ó 3, mediante acto administrativo, informará a los buques o a su compañía tal determinación y este deberá acusar recibo de la instrucción sobre el cambio del nivel protección.

Artículo 17. Los buques que recalen en puertos colombianos de comercio exterior y de transporte internacional de pasajeros están obligados a actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por el Gobierno colombiano.

CAPITULO V

Certificado Internacional de Protección

Artículo 18. El Certificado Internacional de Protección del Buque se expedirá por la Autoridad Marítima Nacional por el término máximo de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su expedición.

Parágrafo. La renovación del Certificado Internacional de Protección del Buque debe tramitarse con no menos de tres (3) meses de antelación al vencimiento del mismo.

Artículo 19. La prórroga del certificado internacional de protección del buque se podrá realizar en los siguientes casos:

1. Cuando la Autoridad Marítima Nacional haya expedido el certificado por un período inferior a 5 años, podrá prorrogar su validez, hasta cubrir el periodo de 5 años.
2. Cuando el buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de verificación, con el fin

de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de verificación, esta prórroga no podrá ser superior a 3 meses.

Artículo 20. Los buques que no estén obligados a certificarse, que de manera voluntaria cumplan las prescripciones del Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar -SOLAS/74- y del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP podrán solicitar su certificación en los términos del presente decreto.

CAPITULO VI

Certificado provisional

Artículo 21. El certificado provisional sólo será válido por un periodo máximo de 6 meses o hasta que se expida el certificado definitivo, sin que sobrepase dicho término. El certificado provisional se expedirá en los siguientes casos:

1. Cuando el buque carezca de certificado en su fecha de entrega o antes de su entrada en servicio o su reincorporación.
2. Transferencia del buque del pabellón de un Gobierno Contratante al pabellón de otro Gobierno Contratante.
3. Transferencia del buque a un pabellón de un Gobierno Contratante procedente de un Estado que no sea un Gobierno Contratante, o
4. Cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya gestionado previamente.

CAPITULO VII

Oficiales de protección del buque

Artículo 22. El oficial de protección del buque es la persona designada por la compañía para gestionar, mantener y evaluar continuamente el plan de protección del buque. Igualmente estará encargado de la coordinación con los Oficiales de Protección de las Instalaciones Portuarias.

Artículo 23. Para inscribirse como Oficial de Protección del Buque deberá cumplir los siguientes requisitos:

1. Tener título de oficial de altura categoría "A" con mínimo tres (3) años de experiencia a bordo de buques.
2. Aprobar el curso modelo OMI 3.19 en protección marítima en las instituciones avaladas por la Dirección General Marítima, los cursos realizados en el exterior deberán ser homologados por la Autoridad Marítima Nacional.

CAPITULO VIII

Oficiales de la compañía para la protección marítima

Artículo 24. El oficial de la compañía para la protección marítima es la persona designada por la compañía para garantizar y coordinar el diseño, aprobación e implementación del plan de protección en el buque o buques de la misma.

Artículo 25. Para inscribirse como oficial de la compañía para la protección marítima deberá cumplir los siguientes requisitos:

1. Ser Oficial Naval en uso de buen retiro u Oficial Mercante con título de Oficial de Altura Categoría "A", con mínimo tres (3) años de experiencia a bordo de buques.
2. Acreditar experiencia mínima de un (1) año o capacitación en gerencia o manejo de sistemas de gestión y en seguridad.

3. Aprobar el curso modelo OMI 3.20 en protección marítima en las instituciones avaladas por la Dirección General Marítima, los cursos realizados en el exterior deberán ser homologados por la Autoridad Marítima Nacional.
4. Acreditar dominio del idioma inglés técnico marítimo.
5. No estar incurso en algún impedimento o inhabilidad constitucional o legal y/o sanción profesional.
6. Presentar el certificado de antecedentes policiales y judiciales expedido por el Departamento Administrativo de Seguridad, DAS.
7. Presentar el certificado de antecedentes disciplinarios expedido por la Procuraduría General de la Nación.

TITULO III GESTION DE PROTECCION DE LA INSTALACION PORTUARIA CAPITULO I

Procedimiento para el documento de cumplimiento

Artículo 26. El proceso de certificación comprende ocho etapas que deberán ser cumplidas para obtener el Documento de Cumplimiento de la instalación Portuaria a saber:

1. Diseño y Presentación a Dimar de la Evaluación de Protección.
2. Verificación de la Evaluación de Protección.
3. Aprobación de la Evaluación de Protección.
4. Diseño y Presentación a Dimar del Plan de Protección.
5. Verificación del Plan de Protección.
6. Aprobación del Plan de Protección.
7. Implementación del Plan de Protección.
8. Verificación y expedición del Documento de Cumplimiento a cargo de Dimar.

CAPITULO II

Medidas y procedimientos de protección

Artículo 27. La Protección de las Instalaciones Portuarias está sujeta a las normas jurídicas, técnicas y de seguridad vigentes tanto nacionales como internacionales, las adoptadas en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP, y las disposiciones que el Gobierno Colombiano a través de las autoridades competentes implemente en todos los muelles y puertos marítimos y/o fluviales habilitados para el comercio exterior de mercancías, servicios y de pasajeros de transporte internacional.

Parágrafo. Las medidas y procedimientos de protección establecidos y los que se establezcan, se aplicarán en las instalaciones portuarias de modo que 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.

CAPITULO III

Plan de Protección de la Instalación Portuaria

Artículo 28. El Plan de Protección de la Instalación Portuaria así como sus enmiendas deberá ser aprobado por la Dirección General Marítima, Dimar, previo concepto del Ministerio de Transporte a través de la Dirección de Infraestructura o quien haga sus veces.

Artículo 29. El plan de protección de la instalación portuaria podrá combinarse con el plan de

protección de la zona portuaria o de cualquier otro plan del puerto, para atender situaciones de emergencia o formar parte de ellos, entre los que se encuentran los establecidos en el reglamento técnico de operación aprobado por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. La Dirección General Marítima, Dimar, previo concepto del Ministerio de Transporte, podrá autorizar que el plan de protección de una instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Cuando el Gobierno colombiano, Dimar autorice estas disposiciones alternativas, comunicará sus pormenores a la Organización Marítima Internacional, OMI.

CAPITULO IV

Documento de cumplimiento

Artículo 30. El Documento de Cumplimiento de la instalación portuaria se expedirá por la Autoridad Marítima Nacional por el término máximo de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su expedición.

Una vez se expida el documento de cumplimiento para las Instalaciones Portuarias, la Dirección General Marítima comunicará al Ministerio de Transporte, tal decisión para su conocimiento y fines pertinentes.

Parágrafo. La renovación del Documento de Cumplimiento de la instalación portuaria debe tramitarse con no menos de tres (3) meses de antelación al vencimiento del mismo.

CAPITULO V

Oficial de protección de la instalación portuaria

Artículo 31. El oficial de protección de la instalación portuaria es la persona designada por la sociedad para gestionar, mantener y evaluar continuamente el plan de protección de la Instalación Portuaria. Igualmente estará encargado de la coordinación con los Oficiales de Protección del Buque.

Artículo 32. Para inscribirse como Oficial de Protección de la Instalación Portuaria deberá cumplir los siguientes requisitos:

1. Título universitario expedido por una institución de educación superior debidamente reconocida por el Icfes.
2. Acreditar experiencia mínima de 3 años en cargos relacionados con la operación de puertos y/o gestión de la seguridad de los mismos o título de especialización o postgrado en gerencia o manejo de sistemas de gestión o en seguridad.
3. Aprobar el curso modelo OMI 3.21 en protección marítima en las instituciones avaladas por la Dirección General Marítima, los cursos realizados en el exterior deberán ser homologados por la Autoridad Marítima Nacional.
4. Acreditar dominio del idioma inglés técnico marítimo.
5. No estar incurso en algún impedimento o inhabilidad constitucional o legal y/o sanción profesional.
6. Presentar el certificado de antecedentes policiales y judiciales expedido por el Departamento Administrativo de Seguridad, DAS.
7. Presentar el certificado de antecedentes disciplinarios expedido por la Procuraduría General de la Nación.

Parágrafo. En el evento que el título universitario, de postgrado o especialización sea obtenido en el exterior, deberán ser homologados previamente por el Icfes o la entidad competente para ello.

TITULO IV
DECLARACION DE PROTECCION MARITIMA
CAPITULO UNICO

Artículo 33. La declaración de protección marítima consiste en un documento donde se registran las medidas de protección marítima y responsabilidades acordadas entre el buque y la instalación portuaria, o entre buque-buque. Es decir, medidas de seguridad desde el punto de origen hasta el punto de destino del buque.

Artículo 34. Los Capitanes de los buques no contemplados por el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP, y de los buques que enarbolan pabellón de un Estado que no sea parte del convenio SOLAS/74 ni del protocolo 1988, deberán, a requerimiento de la instalación portuaria, de otro buque, o cuando lo determine la Autoridad Marítima Nacional, acordar y registrar una Declaración de Protección Marítima, según las prescripciones del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP, para las operaciones de la interfaz buque-puerto y actividad buque-buque según corresponda.

Artículo 35. Se deberá elaborar una declaración de protección marítima cuando los propios Planes de Protección de los Buques lo prevean, o los de las Instalaciones Portuarias, o cuando así lo disponga el Oficial de Protección de la Autoridad Marítima Nacional responsable de la protección en el área de la instalación portuaria o área donde opere el buque.

Artículo 36. R respecto de los buques con derecho a enarbolar la bandera colombiana, en virtud de lo establecido en el Libro V del Código de Comercio, la Autoridad Marítima Nacional podrá disponer la elaboración de una declaración de protección marítima, como consecuencia de los resultados del proceso de certificación durante la evaluación de la protección del buque, lo que se indicará debidamente en el plan de protección del buque.

Artículo 37. El Oficial de Protección de la Instalación Portuaria podrá también solicitar la elaboración de una declaración de protección marítima antes de llevar a cabo operaciones de interfaz buque-puerto cuyo interés especial se haya mencionado expresamente en la evaluación de la protección de la instalación portuaria.

Artículo 38. En el caso de que un buque, una Instalación Portuaria, o una Autoridad Designada soliciten una declaración de protección marítima a un buque de bandera colombiana operando en jurisdicción extranjera, el Oficial de Protección del Buque deberá acusar recibo de la solicitud, examinar las medidas de protección oportunas e informar a la Autoridad Marítima Nacional por el medio y el canal que se establezca.

Artículo 39. La declaración de protección marítima acordada deberá ser firmada y fechada por los intervinientes y por la Autoridad Marítima Nacional y en ella debe quedar constancia del cumplimiento de lo dispuesto en el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, en la Parte A del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, PBIP, determinando: el periodo de vigencia de la declaración de protección marítima, el nivel o niveles de protección pertinentes.

Parágrafo. La declaración de protección marítima debe ser redactada en castellano y en un idioma común a la instalación portuaria y al buque o buques, según sea el caso.

TITULO V
CAPITULO UNICO

Organización de protección reconocida

Artículo 40. La Organización de Protección Reconocida, OPR, es la persona jurídica inscrita ante la Autoridad Marítima Nacional, a la cual se podrán autorizar las siguientes funciones:

- a) Evaluación de protección de los buques;
- b) Elaboración de planes de protección de buques;
- c) Evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias;
- d) Elaboración de planes de protección de instalaciones portuarias;
- e) Capacitación de personal respecto de los planes elaborados por las OPR.

Parágrafo. El grado de funciones autorizadas a la Organización de Protección Reconocida, OPR, estará determinado por sus condiciones y capacidades financieras, de infraestructura, técnicas, operativas y administrativas.

Artículo 41. Para inscribirse como Organización de Protección Reconocida, OPR, ante la Autoridad Marítima Nacional deberá cumplir los siguientes requisitos:

1. Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio respectiva, con una vigencia no superior a tres (3) meses y matrícula mercantil renovada cuando corresponda.
2. Estar constituida como una empresa de vigilancia y seguridad privada o como empresa de asesoría y consultoría en seguridad ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada en los términos del Decreto-Ley 356 de 1994 y demás normas reglamentarias y concordantes.
3. Los miembros de los órganos de dirección no deben estar in cursos en causal de incompatibilidad o inhabilidad constitucional o legal y/o sanción profesional.
4. Tener documentado el diseño e implementación de un sistema de gestión procedimental para la elaboración de evaluaciones y planes de protección.
5. Constituir póliza de cumplimiento de disposiciones legales vigentes, cuya cuantía y entrada en vigencia será fijada por la Dirección General Marítima de conformidad con las disposiciones vigentes.
6. Disponer de personal competente y suficiente de supervisión, evaluación técnica e inspección.

6.1. El personal que realiza y/o se responsabiliza de la preparación de Evaluaciones de Protección y Planes de Protección debe cumplir los siguientes requisitos:

- a) Estar acreditado como consultor o asesor en seguridad privada, ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada;
- b) Poseer título profesional universitario expedido por una institución reconocida por el Icfes y acreditar experiencia mínima de dieciocho (18) meses en el área de puertos y buques;
- c) Acreditar experiencia mínima de 6 meses o capacitación en gerencia o manejo de sistemas de gestión o áreas afines.
- d) Aprobar el curso de protección marítima en las instituciones avaladas por la Dirección General Marítima los cursos realizados en el exterior deberán ser homologados por la Autoridad Marítima Nacional.

Parágrafo. Las empresas que se encuentren en proceso de implementación del sistema de gestión procedimental tendrán un plazo de tres (3) meses contados a partir de la expedición del presente decreto, para la implementación del mismo.

Artículo 42. La Organización de Protección Reconocida, OPR, tendrá las siguientes obligaciones:

1. Ofrecer capacitación continuada, apoyo técnico y administrativo a todo el personal y mantener un sistema documental para la preparación y actualización continua de conocimientos del personal.
2. Proveer lo necesario para la preparación de las evaluaciones de protección y los planes de protección de buques con arreglo a las cláusulas de la Parte A y B del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP, que apliquen en cada caso.
3. Establecer los procedimientos para el manejo y control de la documentación.
4. Mantener Sistemas de control que permitan ejercer vigilancia, supervisión y control sobre todo el personal de la Organización de Protección Reconocida, OPR.
5. Mantener vigente la póliza de cumplimiento de disposiciones legales vigentes mientras se

encuentren registradas como Organización de Protección Reconocida ante la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 43. Dará motivo de cancelación del registro como Organización de Protección Reconocida, OPR, el incurrir en una de las siguientes causales:

1. El incumplimiento de una de las obligaciones consignadas en el artículo anterior.

2 . Cuando la Autoridad Marítima Nacional inspeccione y verifique que las condiciones iniciales no se mantienen o han sido modificadas sin autorización de esta.

3. El no solicitar la renovación en el tiempo establecido en el presente decreto.

Artículo 44. La renovación del registro de las Organizaciones de Protección Reconocidas, OPR, será cada tres (3) años y deberá solicitarse dentro de los treinta (30) días hábiles anteriores a la fecha de su vencimiento.

Artículo 45. *Vigencias y derogatorias.* El presente decreto rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 9 de marzo de 2004.

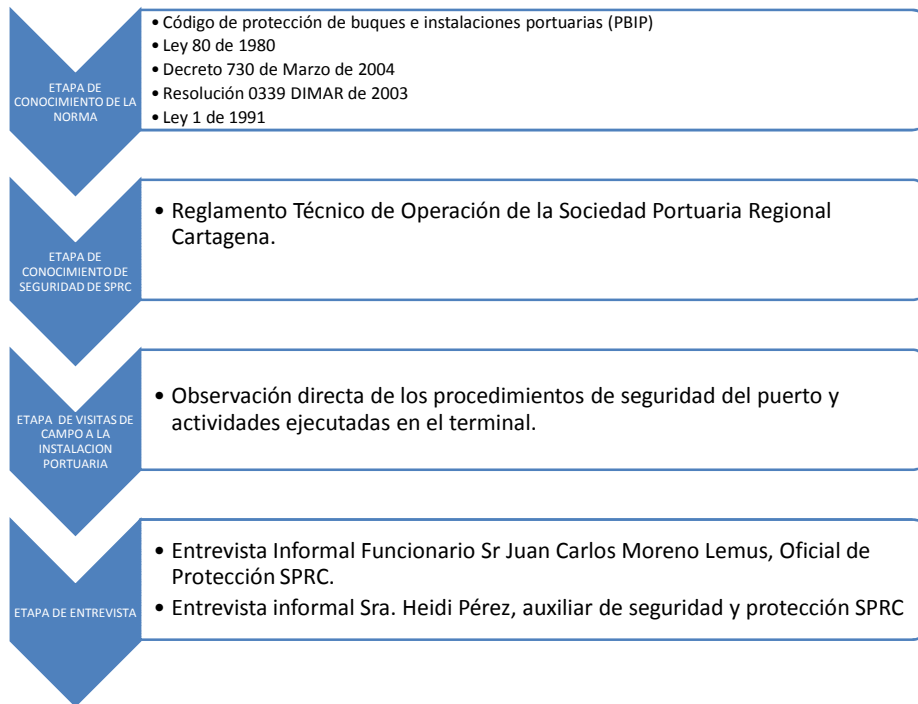
ÁLVARO URIBE VÉLEZ

**El Ministro de Defensa Nacional,
*Jorge Alberto Uribe Echavarría.***

**El Ministro de Transporte,
*Andrés Uriel Gallego Henao***

Anexo 6 Diseño desarrollo de entrevistas PBIP en SPRC.

A. Diagrama metodológico del desarrollo del trabajo.



B. Formato de entrevista aplicado a funcionarios de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A

ENTREVISTA NO ESTRUCTURADA	
Impacto de la aplicación del Código Internacional de Buques e Instalaciones Portuaria (PBIP) en las operaciones de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A	
Nombre del Funcionario	
Area Asignada:	
Fecha	
Objetivo	Conocer ampliamente la norma: Código ISPS-PBIP, su aplicación y los principales efectos generados tras su implementación bajo la perspectiva de los funcionarios asignados a los procesos de seguridad y protección de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A
<p>1. Conocimiento de la norma en general</p> <p>Cuales considera usted son los principales aspectos de los que trata el código internacional de buques e instalaciones portuarias?</p> <p>Cual es su objetivo del código ISPS-PBIP?</p> <p>Podría definir cuales son los principales cambios en la norma Colombiana sobre la aplicación del ISPS en el país.</p> <p>Considera usted es de importancia el código ISPS en la operaciones del terminal?</p>	
<p>2. Procesos de seguridad del puerto</p> <p>Podría definir cuales son los principales procesos en los que recaen la aplicación del código en la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.A</p> <p>Podría definir los avances a nivel operativo de las medidas de protección implementadas en el terminal a un año de su primera re-certificación.</p>	
<p>3. Desarrollo de aspectos de seguridad</p> <p>Podría definir cual es la relación de las iniciativas lideradas por países como Estados Unidos con el desarrollo de la aplicación del código PBIP-ISPS en el terminal.</p> <p>Podría mencionar cuales son los puntos críticos de mención en la implementación del código PBIP -ISPS en las operaciones de la SPRC</p> <p>Podría definir los principales usuarios sobre los cuales inciden los efectos del Código en el Terminal.</p>	
OBSERVACIONES	

8 BIBLIOGRAFIA

- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, the ISPS Code, Halstan & Co, December, 2004.
- TRIPARTITE MEETING OF EXPERTS ON SECURITY, Safety and Health in ports, MESSHP/ 2003/14 document, IMO, Geneva, July, 2003.
- US COAST GUARD, Maritime Transportation Security Act Regulations, P.C 2004-726 2, Washington, D.C, and May 2004.
- THE OFFICE OF FIELD OPERATIONS AND THE OFFICE OOF POLICY AND PLANNING, Customs-Trade Partnership Against Terrorism, US Customs and Border Protection, Washington, D.C., November, 2004.
- Sánchez, Ricardo J y otros. Protección Marítima y portuaria en America del Sur. Implementación de las medidas y estibación de gastos. CEPAL. Serie Recursos Naturales e infraestructura. No 81.Diciembre de 2004.Santiago de Chile.

- FORO INTERNACIONAL PORTUARIO (1: 2003: Bogota). Memorias Foro Internacional Portuario Bogota 2003. p 24-30.

- SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA. Revista Pórtico. Cartagena: SPRC. Año 9 No 11. Enero 2007.