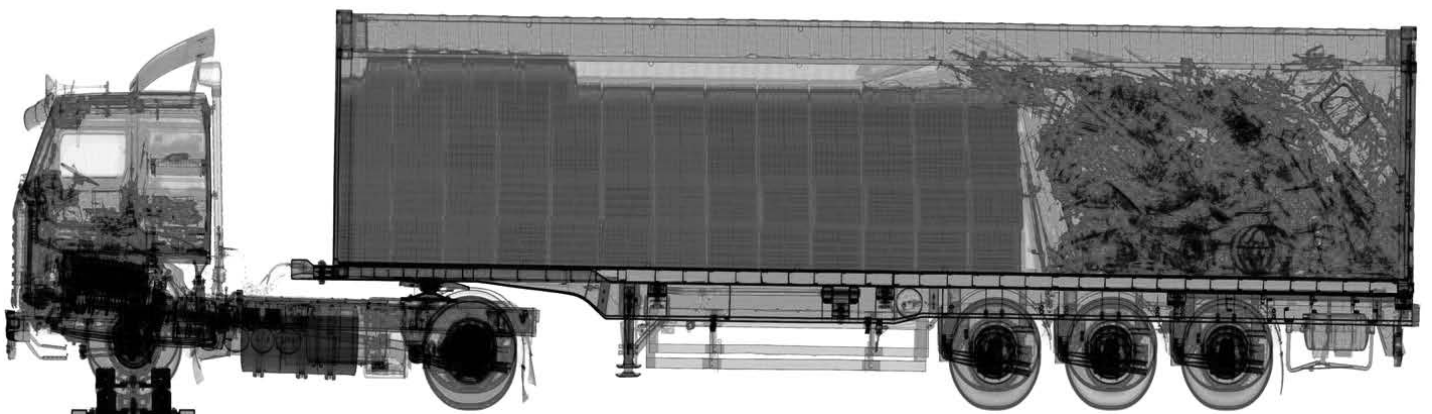


Pedro J. Román Núñez

# Implementation of Maritime Security Measures in Spanish Ports

## **Implantación de medidas de protección marítima en los puertos españoles**



Los puertos marítimos siempre han estado presentes en la historia como los principales motores de desarrollo y transmisión de la cultura entre las diferentes civilizaciones existentes en lugares distantes entre sí, siendo una de sus principales manifestaciones el desarrollo económico que llevaba parejo esta transmisión cultural, a través del comercio internacional. No solamente los pueblos navegantes transmitían su cultura y sus productos, sino que también los pueblos que recibían a los buques transmitían muchos de sus aspectos culturales, además de sus propios productos que fuesen de interés para sus visitantes.

El concepto de ciudad representó un hito en el desarrollo social de la humanidad, inicialmente centrada en la cultura de la agricultura y de la ganadería; y cuando se alcanzó un grado suficiente de excedentes de producción en uno u otro sector se establecieron canales de distribución de dichos excedentes, lo que estuvo ligado a la concentración de medios de control de la producción y la distribución, a través de un sistema primitivo de soporte financiero, apoyado todo ello en un marco político protector y regulador. Y este sistema comenzó a funcionar en las ciudades, que aglutinaban a todos los diferentes actores del comercio internacional citados. En los primitivos imperios egipcio y mesopotámico, de gran relevancia en el posterior desarrollo de lo que hoy denominamos cultura occidental, las ciudades controladoras de tales imperios no estaban, en general, cerca de lugares costeros. Si bien el despliegue de las relaciones comerciales se efectuaron originalmente por vías terrestres, un conjunto de factores dificultaban el comercio por ese modo de transporte: la inseguridad de tales rutas, las inadecuadas condiciones de esas vías terrestres y las limitadas cantidades de mercancías que se podían transportar en cada expedición.

Pronto los navegantes comenzaron a identificar los lugares de refugio o de fondeo seguro a lo largo de sus rutas, estableciendo en esos lugares sus centros comerciales, y favoreciendo las concentraciones de población en los mismos que paulatinamente florecieron en número de habitantes y en el desarrollo de estructuras sociales impregnadas de la cultura de los visitantes. A lo largo de los siglos, los lugares costeros visitados por los navegantes fueron mejorando sus estructuras para favorecer la acogida de los buques y las operaciones de carga o descarga de las mercancías, alcanzándose un alto grado de desarrollo tecnológico en materia de construcciones de infraestructuras portuarias y de mejora de las organizaciones portuarias para dotar a los puertos de los adecuados niveles de seguridad y eficiencia. Los puertos han estado siempre asociados a las ciudades junto a las que están situados.

El tráfico marítimo, en general, es de vital importancia para el desarrollo económico internacional, afectando a sectores estratégicos de indudable valor para el marco económico internacional, como el del suministro de productos básicos energéticos: petróleo crudo, productos derivados del petróleo, gases combustibles (gas natural, gases derivados del petróleo, etc). También se transportan otras materias primas para su transformación en productos intermedios o terminados: mineral de hierro, chatarra, mineral de aluminio, etc. Es obvio mencionar la innegable importancia del transporte marítimo de productos agroalimentarios, y de otros



Throughout history, sea ports have always been the major driving forces for development and passing culture on from one distant civilisation to another, and one of their main features was always the economic development that went with this cultural interchange, through international trade. It was not only the seafaring nations that passed on their culture but also the people that received the vessels who passed on many of their own cultural characteristics, not to mention their own products that might have been of interest to their visitors.

The concept of city is a milestone in the social development of humanity, which originally revolved around the culture of livestock and agriculture. When a sufficient level of production surplus had been achieved in one sector or the other, distribution channels were established for the excess products, which were closely associated with a concentration of the means for controlling production and distribution via a primitive system of financial support, all of which was supported on a protecting and regulating political framework. The system began to operate in the cities, which brought together all the different players in the aforementioned international trade. In the early Egyptian and Mesopotamian empires, which played a major role in the development of what we now refer to as western culture, the governing cities were not generally close to the coast. Although trade relations originally spread by land rather than sea, a set of factors hindered trade by land transport, namely the fact that such routes were not safe and the land routes were in an unsuitable state;

furthermore only limited quantities of goods could be hauled or otherwise transported in each expedition.

Navigators soon started to pinpoint the places of refuge or safe havens where they could anchor along their routes, and that is where they set up trading centres; this was conducive to attracting population concentrations at these centres, whose number of inhabitants gradually increased, and developing social structures that became imbued with the visitors' culture. Down through the centuries, the coastal settlements visited by the seafarers began to improve their structures so that they could accommodate vessels more easily and thus facilitate the loading and unloading of goods. They eventually managed to reach a high degree of technological development in matters involving the construction of port infrastructures and improving port organisation to equip ports with suitable levels of safety and efficiency. Ports have always been associated with the cities that are located nearby.

Maritime traffic is generally of vital importance for international economic development, affecting strategic sectors of great value to the international economic picture, such as the supply of basic energy products: oil, petroleum by-products, combustible gases (natural gas, gases obtained from petroleum, etc). Other materials are transported to be processed into intermediate or finished products: iron ore, scrap, bauxite, etc. The maritime transport of agricultural and food products was undeniably important, and the same applies to many other sectors that required their finished

products to be taken to other places: industrial facilities and installations, equipment, etc.

Just as land transport can be an alternative to maritime transport, it is undoubtedly the case that the sea has to be used in situations where large amounts of goods have to be transported from one place to another when there is no land connection between them: in such cases air transport can be largely ruled out on economic and technical grounds.

In Spain, as is the case with most international port communities, ports have traditionally been regarded as places of great interest to the economy, not only the economies of the cities where they are located, but for the economies of their hinterland as well, whose limits go well beyond the boundaries of the cities themselves. Ports maintain the economy of the users of the port community and require a skilled work force, great importance being attached to nodes on the transport chain.

However, ports are also exposed to the risks involved in sea and land transport, and in the use of their facilities and services. Special attention has traditionally

been paid to the management and control of safety and security associated with risks of a technological nature, the major ones being those related to transporting certain types of goods referred to as hazardous (explosives, fuels, gases, etc.). Other threats of this kind are risks associated with extreme weather conditions, or even with the risks of navigation. The above-mentioned risks are concentrated in the area that is generally referred to as "Maritime Safety" concerning technological risks. By way of example, we could mention some in this area, such as fire, a vessel sinking or running aground, generally leading to the contamination of the marine environment and, what is worse, the loss of human lives.

But there are other types of risks affecting maritime transport and ports as a consequence, associated with threats against "Maritime Security": these risks are a result of deliberate human actions designed to cause damage to persons or goods. Threats such as terrorism, piracy, illegal trafficking of people or goods (conventional goods, drugs, people, conventional weapons, weapons of mass

destruction) all falling into this category. Some of the threats to "maritime protection" have existed since time immemorial, for example piracy, because records of such activities are well documented in some of the oldest surviving texts. The international regulations that govern piracy fall within the framework of the United Nations Convention of the Laws of the Sea, dating back to 1982, better known by its initials in English (UNCLOS), in which piracy is defined as any illegal act of violence or detention, or any predatory action committed with private ends by the crew or passengers of one vessel or aircraft against another vessel or aircraft, or against the property or persons who are on board that vessel or aircraft.

Other threats concerning maritime protection are associated with smuggling, this being understood as meaning the illegal trafficking of persons or contraband goods. The goods transported during the course of this illegal activity can be of a conventional nature, but it is generally a question of trafficking with drugs or people. One situation that brings with it a more serious risk comes from trafficking with conventional weapons, but

there is also the threat of trafficking with weapons of mass destruction.

In recent history, the transcendental nature of terrible terrorist attacks has had repercussions all over the world, because of the way in which the media have developed in recent years. A large number of these events were perpetrated in places that are not related in any way to transport (for example, the case of the hostages who were seized in the Moscow theatre, or the school in Beslán), but other attacks were associated with transport, in general (such cases being the attacks that took place on 11th September 2001 in New York, Washington and Pennsylvania, or the ones perpetrated in the London Tube in 2005), or against maritime transport in particular (the case of the Achille Lauro, in 1985, the US Navy vessel SS Cole in the year 2000, or the tanker Limburg flying the French flag, which was attacked in 2002 in the Gulf of Aden).

Most international trade uses maritime transport. The main aim of terrorism is to cause as much damage as possible and create a sense of social insecurity in its targets, and this can be achieved by cut-

numerosos sectores necesitados de transporte de sus productos terminados: equipos e instalaciones industriales, bienes de equipo, etc.

Así como el transporte terrestre puede ser una alternativa al transporte marítimo, es indudable que el transporte de grandes cantidades de mercancías entre lugares sin conexión por vía terrestre necesariamente debe ser efectuado por vía marítima, estando el transporte aéreo, en tales casos, restringido por necesidades técnicas o económicas.

En España, así como en la mayor parte de la comunidad portuaria internacional, los puertos han sido tradicionalmente considerados lugares de gran interés para la economía de las ciudades en las que están situados, y también para la de su hinterland, cuyos límites exceden los de dichas ciudades. Los puertos mantienen la economía de los usuarios de la comunidad portuaria y necesitan de mano de obra especializada, siendo importantes nodos en la cadena del transporte.

Pero también los puertos están sometidos a riesgos relacionados con el transporte marítimo y terrestre, así con el uso de sus instalaciones y servicios. Tradicionalmente se ha prestado especial atención a la gestión y control de la seguridad relacionada con riesgos de naturaleza tecnológica, siendo los más relevantes los relacionados con el tráfico de un tipo especial de mercancías denominadas peligrosas (explosivos, carburantes, gases, etc.). Otras amenazas de este tipo están relacionadas con riesgos derivados de situaciones climatológicas extremas. Estos citados riesgos se engloban en el ámbito de lo que habitualmente se denomina ámbito de la "seguridad marítima" (*safety*) relacionada con los riesgos tecnológicos. En este ámbito podríamos mencionar como ejemplo aquéllos relacionados con el incendio, una embarrancada o el hundimiento de un buque, generalmente produciendo

do un efecto de contaminación del medio marino y, lo que es peor, pérdida de vidas humanas.

Pero otro tipo de riesgos, que afectan al transporte marítimo, y por extensión a los puertos, está asociado al ámbito de las amenazas contra la denominada "protección marítima" (*security*): estos riesgos derivan de actuaciones humanas realizadas de forma voluntaria e intencionada, con el objetivo de causar daños a las personas o a los bienes. En este ámbito se incluyen amenazas tales como el terrorismo, la piratería, el tráfico ilegal de personas o mercancías (mercancías convencionales, estupefacientes, personas, armas convencionales, armas de destrucción masiva)

Algunas de las amenazas con la "protección marítima" son tradicionales en el tráfico marítimo desde sus comienzos históricos, por ejemplo la piratería, de lo que hay constancia en los más antiguos testimonios escritos que se conservan. La regulación internacional vigente sobre la piratería se enmarca en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, más conocida por sus siglas en idioma inglés (UNCLOS), en la que se define como cualquier acto ilegal de violencia o detención, o cualquier acto de depredación cometido con fines privados por tripulación o pasajeros de un buque o aeronave en alta mar contra otro buque o aeronave, o contra la propiedad o personas a bordo de dicho buque o aeronave. Otras amenazas relacionadas con la protección marítima se asocian a los delitos de contrabando, entendiéndose como tal el tráfico ilegal de mercancías o personas. Las mercancías transportadas en ese tráfico ilegal pueden estar asociadas a mercancías de tipo convencional, pero generalmente dicho tráfico ilegal también se relaciona con estupefacientes o con tráfico de personas. Una situación de mayor gravedad de riesgo es la derivada del tráfico de armas convencionales, existiendo en este ámbito también la amenaza del tráfico de armas de destrucción masiva.

En la reciente historia, la trascendencia de terribles ataques terroristas ha tenido repercusión mundial, debido al importante desarrollo de los medios de comunicación social. Un gran número de esos acontecimientos han sido perpetrados en lugares no relacionados con el entorno del transporte (por ejemplo, el caso del secuestro de rehenes en un teatro de Moscú, o el del instituto de Beslán), pero otros están relacionados con el transporte, en general (caso de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, Washington y Pennsylvania, o los del metro de Londres en 2005), y con el transporte marítimo en particular (caso del Achille Lauro, en 1985, el del buque de la Armada de los EE.UU. SSS Cole en el año 2000, o el buque tanque de bandera francesa Limburg, atacado en 2002 en el Golfo de Aden).

La mayor parte del comercio internacional se efectúa a través del transporte marítimo. La intención principal del terrorismo es la de causar el máximo daño e inseguridad social a sus objetivos, y ello puede conseguirse cortando las vías de suministro de sus materias primas, incluyendo las energéticas, las de los recursos alimenticios y las de otros recursos de primera necesidad. Por ello, los buques y las mercancías transportadas son uno de los objetivos de las amenazas de terrorismo, del contrabando o del resto de riesgos de naturaleza antisocial. Si bien la vulnerabilidad del buque es mayor durante su viaje en alta mar, no es menos cierto que también es vulnerable durante su estancia en puerto aunque, en este caso, se puede aportar al buque desde la parte de tierra determinadas medidas de protección preventiva o remediadora, que no se podrían aportar si el buque estuviese en alta mar. El ámbito de riesgo que afecta a un buque durante su estancia en una instalación portuaria se denomina interfaz. Y esa interfaz afecta a una parte específica del puerto, denominada "instalación portuaria"; la extensión de cada instalación portuaria depende del tipo de actividad a la que está dedicada y de la configuración de cada puerto, pudiéndose dar el caso de que el propio puerto puede ser considerado una "instalación portuaria". Sin embargo, lo más corriente es que un puerto disponga de una o varias "instalaciones portuarias", que se corresponden con terminales dedicadas a actividades y tipos de tráfico específicos: terminales de contenedores, de hidrocarburos, de graneles sólidos, etc.

La mayoría de las mercancías no transportadas a granel en el transporte marítimo se transportan en unidades de transporte, siendo el más utilizado a nivel internacional el contenedor. Las mercancías se transportan estibadas en dichos contenedores, que habitualmente no son abiertos hasta su destino final, aunque en ocasiones pueden ser abiertos en fases intermedias de su transporte para operaciones de consolidación de carga, inspecciones reglamentarias, u otros motivos. La verificación visual del contenido de los contenedores necesita la apertura de los mismos y de los bultos transportados, aunque existen modernos medios para detectar mercancía no declarada o ilegal, siendo el más generalizado el uso de sistemas de inspección no intrusiva de contenedores, mediante radiación X o gamma, que no precisan la apertura del contenedor, a no ser que se detecte algún indicio que haga sospechar la existencia de mercancía no declarada.

La reacción internacional derivada, fundamentalmente, de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York,

ting off the supply routes for their commodities and raw materials, including fuel supplies, staple food supplies and other basic necessities. Therefore, vessels and the goods they transport are one of terrorism's main targets, and smuggling and other risks of an antisocial nature also target maritime transport. Although ships would appear to be more vulnerable when they travel on the high seas, it is just as true to say that they are exposed to risks when they are docked, although in the latter case, it is possible from land, to provide vessels with certain preventive measures or resources that tend to limit the extent of damage, whereas it would not be possible to provide such resources or measures if the ship were out at sea. The area of risk that affects a vessel while it is docked in port facilities is referred to as "interface". It is that interface that affects a specific part of the port, called the "port facilities"; the size of each port facility depends on the kind of activity that it is given over to and the specific layout of each port, so in certain cases the whole port can be regarded as one single "port facility". However, it is normally the case

that a port is equipped with one or several "port facilities", which are each made up of terminals that specialise in certain activities and types of traffic: container terminals, hydrocarbon terminals, solid bulk terminals, etc. Most of the goods that are not transported in bulk by sea transport are conveyed in transport units. On an international scale the most frequently used unit is the container. The goods are transported stowed in these containers, which are not generally opened until they reach their final destination, although they may sometimes be opened at intermediate ports of call for the purpose of stabilising the cargo, regulatory inspections, or for other reasons. A visual check of the contents of containers means that they and their contents have to be opened. However, there are modern resources that can be used to detect undeclared or illegal goods, the most frequently used systems being non-intrusive container inspection, by means of X-rays, or gamma rays, which render it unnecessary to open the container, unless there is some evidence to suggest that it could well contain undeclared goods.

Washington y Pennsylvania, impulsó el desarrollo e implantación de sistemas de control de la protección de instalaciones que pudieran ser objetivos de ataques terroristas, y de los servicios que también pudieran ser objetivos de dichos ataques o de otras actuaciones ilegales, estando el transporte, en general, y el transporte marítimo en particular, incluidos en dicho conjunto de objetivos, existiendo numerosos antecedentes que documentan los ataques contra determinados buques mercantes o de uso militar, y el uso del buque para realizar contrabando o utilizarlo como vector para perpetrar atentados contra otros buques e instalaciones terrestres o marítimas.

La repercusión social de los atentados del denominado 11S en los EE.UU., que conmocionaron a la comunidad internacional, motivó que a partir de esa fecha el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprobara una serie de Resoluciones declarando que el terrorismo es una amenaza internacional, que usa medios convencionales para extenderse y financiarse, y que se deben adoptar medidas de forma coordinada entre todos los países para prevenir y evitar sus actuaciones. Una novedad del contenido de estas Resoluciones era que se manifestara la existencia de una relación entre el terrorismo y otro tipo de actuaciones tales como el contrabando o el lavado de dinero negro, que están habitualmente relacionadas con el terrorismo por servirle de fuentes de financiación.

El transporte marítimo, a la vista del ya citado ámbito de amenazas de naturaleza antisocial, fue objeto de especial consideración en la vigésima segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), celebrada en noviembre de 2001, en donde se acordó por unanimidad que deberían elaborarse nuevas medidas de carácter internacional en relación con la protección de los buques y las instalaciones portuarias contra los citados tipos de

The international reaction basically to the events of 11th September 2001 in New York, Washington and Pennsylvania, hastened the development and implementation of systems for controlling and protecting facilities and installations that could be a target for such attacks or other illegal activities. Transport, in general, and maritime transport in particular, are included in this set of potential targets; there are numerous cases that provide accounts of attacks against certain merchant ships or military vessels, as well as the use of vessels for the purpose of smuggling or as a means for perpetrating attacks against other vessels or land or sea facilities. The social repercussions caused by the terrorist attacks referred to as 11 S in the United States, which caused consternation throughout the world, prompted the United Nations Security Council to pass a series of Resolutions declaring that terrorism is an international threat, which uses conventional resources to spread and finance itself, and that all countries must adopt measures in a coordinated way to anticipate and prevent such activities. One new element in these Resolutions was that a

link was seen between terrorism and other types of activities such as smuggling or laundering money, which are habitually associated with terrorism because they serve as sources of financing. In the light of the aforementioned threats of an antisocial nature, maritime transport was given special consideration at the 22nd General Meeting of the International Maritime Organisation (IMO), held in November 2001, in which it was unanimously agreed that further measures of an international nature ought to be adopted to protect ships and port facilities against the aforementioned types of threats, and the Maritime Security Committee (MSC) was commissioned to analyse the proposals that were submitted for that purpose by different Governments, governmental bodies and other non-governmental organisations. After a series of meetings had taken place in 2002, which included representatives from the maritime administration and Puertos del Estado, a decision was made to prepare a project to draw up regulations that was adopted by the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety

of Life at Sea, 1974 (the SOLAS Convention), held in December 2002.

These regulations consist of the following two documents:

→ The amendments to the SOLAS Convention, in matters concerning maritime protection;

→ The International Port Facility Security Code (known internationally by its initials in English: the ISPS Code).

After a process of consultation with the Contracting Governments to the International Convention of the Life at Sea (SOLAS) these regulations were finally approved and accepted in January 2004, and came into force internationally on July 1st 2004, so they likewise applied to Spanish ships and port facilities.

The fact that the aforementioned regulations prepared by the IMO had come into force, meant that a major change was required in the port community, because those concerned had to be aware of the need to adopt systems for preventing and controlling the protection of port facilities against threats that exceeded the traditional ones of a technological nature, and included those posed by terrorism and associated activities.

Spanish ports are equipped with one or several port facilities that, as we have already pointed out, are to be understood as meaning those parts of the port that constitute an interface between the ship and the port. The operations involved in the loading and unloading of cargo are included in the concept of interface, together with providing supplies, provisions or fuel, the embarking or disembarking of passengers or vehicles, technical visits or visits made by the authorities, etc. Such port facilities are exposed to threats such as the possibility of trespassers getting into restricted access zones, the acceptance of goods without identification or insufficiently declared, the handing over of undeclared equipment, insufficient identification of embarking passengers, handing over provisions without prior identification, etc. All of this makes it necessary to develop and establish a prevention and control system for protecting those port facilities, which must be implemented in accordance with the stipulations contained in the above-mentioned international regulations passed by the IMO. The first document to be accepted by the

amenazas, encomendándose al Comité de Seguridad Marítima (CSM) el análisis de las propuestas presentadas a tal efecto por diversos Gobiernos, organizaciones gubernamentales y otras no gubernamentales. Tras celebrarse diversas reuniones a estos efectos, durante el año 2002, en las que participó una representación de la administración marítima y de la portuaria española, se consensuó un proyecto de normativa que fue adoptada por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS), celebrada en diciembre de 2002.

Esta normativa se componía de dos documentos:

→ Enmiendas al Convenio SOLAS, en materia de protección marítima;

→ El Código internacional para la protección de Buques e Instalaciones Portuarias: Código PBIP (conocido internacionalmente por sus siglas en idioma inglés: ISPS).

Esta normativa, tras un proceso de consultas a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, fue aprobada definitivamente en enero de 2004, y entró en vigor internacionalmente el 1 de julio de 2004, lo que incluía el ámbito español de los buques y las instalaciones portuarias.

La aplicación de la citada normativa elaborada en el seno de la OMI ha necesitado de un importante cambio en la concientización de la comunidad portuaria, para asumir la importancia de la necesidad de adoptar sistemas de prevención y control de la protección de las instalaciones portuarias contra un espectro de amenazas que excedían el tradicional ámbito de las de tipo tecnológico, e incluyendo las relacionadas con el terrorismo y las asociadas al mismo.

Los puertos españoles disponen de una o varias instalaciones portuarias, entendiéndose como tales, como se ha indicado, aquellas

partes del puerto en donde se realiza la interfaz entre el buque y el puerto. En el concepto interfaz se incluyen las operaciones de carga y descarga de mercancías, el aprovisionamiento de suministros, provisiones o combustible, el embarque o desembarque de pasajeros o vehículos, las visitas técnicas o de las autoridades competentes, etc. Estas instalaciones portuarias están sujetas a amenazas tales como la posible intrusión de personas no autorizadas a lugares de acceso restringido, la admisión de mercancías sin identificar o insuficientemente declaradas, la entrega de equipajes no declarados, la insuficiente identificación de los pasajeros a embarcar, la entrega de provisiones sin previa identificación, etc. Todo ello obliga a desarrollar y establecer un sistema de prevención y control de la protección de esas instalaciones portuarias, que debe efectuarse según lo requerido por la citada normativa internacional aprobada en la OMI.

El primer documento aprobado en la OMI incluye unas Enmiendas al Convenio SOLAS, incorporándose al mismo la necesidad de que los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio (la inmensa mayoría de los países relacionados con el transporte marítimo) obliguen a la implantación de sistemas de protección en los buques que enarbolan su pabellón, así como en las instalaciones portuarias visitadas por buques en tráfico internacional. A efectos de la OMI, el tráfico marítimo entre países de la Unión Europea es considerado internacional. Estas Enmiendas afectan al Capítulo V y al XI del Convenio SOLAS.

Los buques afectados por esta norma son los siguientes:

→ buques en tráfico internacional: todos los de tráfico de pasajeros-buques mercantes de un registro bruto superior a 500;

→ plataformas flotantes de perforación.

Esos buques deben disponer de un Plan de Protección del Buque, elaborado en base a una Evaluación de la protección del Buque.

Esta Evaluación de la Protección es, en realidad, una evaluación de los riesgos a los que está sometido el buque, en el ámbito de la protección marítima, y analiza cuáles son sus riesgos y vulnerabilidades contra amenazas de naturaleza antisocial: intrusión a bordo de personas no autorizadas, entrega de mercancía no declarada o deficientemente declarada, entrega de provisiones en las que puede incluirse contrabando de estupefacientes, armas o explosivos, entrega de equipajes no acompañados, etc. El nivel de riesgos a los que puede estar sometido el buque depende del tipo de buque, la naturaleza de la mercancías transportada y el riesgo que dicha mercancía supone, así como el nivel de riesgos de los puertos que visita. De dicha Evaluación se deducen los correspondientes niveles de riesgos, y se establecen las medidas físicas y operativas para su prevención y control, lo que se refleja en un documento denominado Plan de Protección del Buque, que debe ser aprobado por la autoridad competente del Estado de Bandera del buque.

Todo buque debe disponer a bordo de un Oficial de Protección del Buque, como Oficial responsable de la implantación y operación del citado Plan de Protección del Buque, y es el interlocutor válido, a efectos de la protección marítima, con su Administración de Bandera y con las autoridades de los puertos que visite el buque. Cuando un buque visita un puerto, se le recibe en una instalación portuaria, pudiendo también dicho buque estar sometido a determinadas amenazas en esa zona portuaria, hasta una extensión cuyos límites se consideran que también limitan los riesgos de dichas amenazas. Esos límites determinan la extensión de cada "instalación portuaria", afectada por esta normativa. En el caso de los puertos españoles, la identificación de las instalaciones portuarias afectadas en cada puerto por esta normativa ha sido efectuada por la Autoridad Portuaria gestora del puerto, en el caso del sistema portuario de interés general, y del organismo autónomo gestor del puerto correspondiente, en el caso del sistema portuario de titularidad autonómica.

Las instalaciones portuarias afectadas por la citada normativa son aquellas que reciben los buques de tráfico internacional anteriormente descritos. Una vez analizado cada puerto según dichos parámetros, se identificó el número de puertos españoles como afectados por esta normativa, así como el de las correspondientes instalaciones portuarias:

- Puertos de interés general: 40 puertos y 405 instalaciones portuarias afectadas;
- Puertos de titularidad autonómica: 20 puertos y 25 instalaciones portuarias afectadas.

Según la normativa aprobada en la OMI, cada instalación portuaria afectada debe disponer de una persona responsable del desarrollo e implantación de la normativa. El Código ISPS denomina a ese responsable Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP). Este OPIP debe disponer de una formación adecuada en materia de protección marítima y en la aplicación de esta normativa. La formación específica de los OPIP se ha efectuado mediante un sistema de formación regulado por el Organismo Público Puertos del Estado, que consiste en la obligatoriedad de que los OPIP asistan a unos cursos de especialización en materia de protección de las instalaciones portuarias, impartidos por centros



explícitamente homologados para ello. El contenido del curso debe ser, asimismo, homologado por dicho Organismo Público. El centro de formación homologado, organizador del curso, deberá extender el correspondiente certificado al alumno que haya asistido al curso con suficiente dedicación y aprovechamiento.

A cada instalación portuaria afectada por la normativa, se le realizará una Evaluación de la Protección, analizando los riesgos a los que está expuesta en materia de protección marítima. Los riesgos a considerar para cada instalación portuaria dependen del tipo de amenazas previsibles, que diferirán de unas instalaciones a otras según sus características, el fin para el que se utilicen, sus sistemas operativos, su configuración física, el grado de peligrosidad de los buques o mercancías manipuladas en las mismas, y otras consideraciones asociadas, de entre las que cabe destacar el riesgo que dicha instalación supone para el resto de la comunidad portuaria, para los núcleos de población cercanos, o el medio ambiente.

El resultado de esa Evaluación de la Protección permitirá evaluar las consecuencias de los riesgos considerados para cada instalación portuaria, y facilitará el diseño de un Plan de Protección de la Instalación Portuaria, en donde se definirán los sistemas de protección que protegerán a la instalación portuaria, estableciendo los procedimientos operativos necesarios para la implantación y funcionamiento del Plan, así como los planes de emergencia a aplicar en caso de incidentes relacionados con la protección.

El Plan de Protección debe diseñarse para definir su implantación y operativa en tres Niveles de Amenaza, denominados Niveles de Protección. El Nivel 1 es el de funcionamiento habitual de la instalación portuaria. El Nivel 2 es el que se aplicará en caso de un incremento en los niveles de amenaza de la instalación. El Nivel 3 es el que se aplica en caso de la existencia, o sospecha razona-

IMO included certain Amendments to the SOLAS Convention, which now included the need for the Contracting Governments to the Convention (i.e. most of the countries that are involved in maritime transport) to implement protection systems on vessels that fly their flag, as well as in the port facilities visited by ships involved in international traffic. As far as the IMO is concerned, maritime traffic between EU countries is considered to be international. These Amendments affect Chapters V and XI of the SOLAS Convention.

The following types of ships are affected by this Standard:

- All ships involved in international traffic: all passenger ships; merchant vessels whose gross tonnage is greater than 500.
- Floating drilling rigs.

All these vessels must have a Vessel Protection Plan prepared on the basis of a Vessel Protection Assessment. Protection Assessment is, in fact, an evaluation of the risks that the vessel is subjected to in the area of maritime protection, and it identifies and analyses the risks and the exposure to threats of an antisocial nature: unauthorised persons intruding

on board, delivery of undeclared or insufficiently declared goods, delivery of provisions that might include the smuggling of drugs, weapons or explosives, handing over unaccompanied equipment/luggage, etc. The degree of risks that a vessel could be exposed to depends on the type of vessel, the nature of the goods transported and the risk that such goods amount to, as well as the risk level at the ports of call. The risk levels concerned can be deduced from such an evaluation, and the physical and operational measures are established to prevent and control them, all of which are contained in the document called the Ship Security Plan, which must be accepted by the authorities with powers in the matter in the State whose flag the vessel is flying. A Ship Protection Officer must be appointed and be on board all vessels, and this person is responsible for implementing and operating the aforementioned Ship Protection Plan; he/she is also the official and valid spokesperson in matters concerning maritime protection, not only with the Flag Administration but also with the port authorities that visit the vessel.

When a vessel visits a port, it is received in a port facility, and such a vessel could also be subjected to specific threats in that port zone, within an area whose limits are considered to be the maximum extension exposed to such threats. Those limits establish the size of each "port facility" affected by these regulations. Where Spanish ports are concerned, it is the Port Authorities that run each particular port that identify and define the port facilities affected by these regulations, in the case of port systems of general interest and, in the case of port systems in the autonomous regions, it is the regional body that manages the port. The port facilities affected by the above-mentioned regulations are those that receive vessels involved in international traffic as described above. Once each port was analysed in accordance with those parameters, the number of Spanish ports affected by these regulations was determined, together with the port facilities concerned:

- Ports of general interest: 40 ports and 405 port facilities affected;
- Ports with autonomous status: 20 ports and 25 port facilities affected.

According to the regulations passed by the IMO, every port facility affected must have an appointed person who is responsible for developing and implementing the regulations. The ISPS Code refers to the officer responsible as the OPIP (Oficial de la Protección de la Instalación Portuaria – Port Facility Security Officer (PFSO). This PFSO must be given suitable training in matters concerning maritime protection and in how to apply these regulations. The specific training given to the PFSO is regulated by the Organismo Público Puertos del Estado, which requires the OPIP (PFSO) to attend specific port facility protection courses; these courses are given at centres that are specifically certified to do so. The contents of the course must also be officially approved by the aforementioned Public Body. The officially approved training centre must issue a certificate to all students who have duly attended the courses and have passed the required exams. The port facilities that are affected by the regulations will be subjected to Security Assessment, in which an analysis will be made of the risks to which they are exposed in matters concerning

ble, de un nivel de amenaza grave e inminente, por lo que es necesaria la actuación reforzada de fuerzas de seguridad externas. Los Niveles 2 o 3 solamente se mantendrán de forma temporal mientras se considere que existe la amenaza que los motiva.

En el caso de España, es el Ministerio del Interior la autoridad competente para decidir el Nivel de Protección a aplicar en cada caso.

Tanto las Evaluaciones de la Protección, como los Planes de Protección de las instalaciones portuarias deben ser aprobadas por la autoridad designada, siendo tales autoridades las Autoridades Portuarias gestoras del puerto correspondiente en el caso del sistema portuario de interés general, y en el caso de los puertos de titularidad autonómica, el organismo portuario autonómico gestor de dichos puertos.

En la fecha límite establecida en la reglamentación, el 1 de julio de 2004, prácticamente la totalidad de las instalaciones portuarias españolas, tanto las de los puertos de titularidad estatal como la autonómica, disponían de los Planes de Protección aprobados según se ha indicado y, a requerimiento de la Organización Marítima Internacional (OMI), Puertos del Estado, como organismo coordinador de todo el sistema descrito, procedió a introducir los datos de las instalaciones portuarias en la base de datos ISPS establecido por la OMI a estos efectos, incluyendo la identificación de cada instalación portuaria, el puerto correspondiente, las fechas de aprobación de los Planes, y el resto de información requerida, manteniéndolos actualizados hasta la fecha.

En la operativa habitual, los buques operan en el Nivel de Protección (1, 2 o 3) que les impone su Administración de Bandera, y las instalaciones portuarias operan en el Nivel de Protección que les impone su Autoridad Designada que, en el caso de España, es el Ministerio del Interior. Un buque que se dirige a una instalación

portuaria no puede operar en un Nivel de Protección inferior al Nivel en el que está operando dicha instalación portuaria, como mínimo debe adoptar el mismo Nivel, o uno superior. En el caso de operar el buque en un Nivel superior al de una instalación portuaria, el buque puede solicitar que se adopten por la instalación portuaria determinadas medidas adicionales de protección, mientras el buque permanezca en la instalación portuaria, lo que se acuerda entre el Oficial de Protección del Buque y el Oficial de Protección de la Instalación portuaria en un documento denominado "Declaración de Protección Marítima".

Las aprobadas Enmiendas al Convenio SOLAS citadas se complementan con el otro documento aprobado en la OMI denominado Código Internacional para la protección de Buques e Instalaciones Portuarias, conocido por sus siglas en español PBIP, y por ISPS en sus siglas en idioma inglés. Este Código establece disposiciones más detalladas para el cumplimiento de las citadas Enmiendas al Convenio SOLAS, y consta de dos partes, A y B. La Parte A contiene unas disposiciones de obligado cumplimiento, en donde se detallan las obligaciones de los buques y de las compañías que los operan, y también las de las instalaciones portuarias. La Parte B es un conjunto de directrices y sugerencias recomendadas para el cumplimiento de la Parte A, detallando las medidas a adoptar en cada uno de los Niveles de Protección 1, 2 y 3, en las diferentes causas de riesgos que afectan a los buques y a las instalaciones portuarias, de entre las que se pueden citar las siguientes:

- Control de accesos de personas, tanto a las instalaciones portuarias como a los buques;
- Control de accesos de las mercancías;
- Control de los suministros, provisiones y servicios a los buques
- Control de mercancías a embarcar;
- Control de equipajes sin acompañamiento.

maritime protection. The risks to be considered for each port facility depend on the types of threat to which they can be expected to be exposed, which will differ from one port facility to another on the basis of their characteristics, the purpose for which they are used, their operating systems, their physical layout, the extent to which the vessels or the goods carried by them are hazardous, plus the risk that each particular port facility poses to the rest of the port community and to the nearby urban settlements or to the environment.

The results of this Protection Assessment will enable those responsible to evaluate the consequences of the risks considered by each port facility, and to facilitate the devising of a Protection Plan for the Port Facility, which will define the protection systems that are to protect the port facility, establishing the operating procedures that are required to implement and operate not only the Plan but also the emergency plans that will have to be put into practice in the event of incidents occurring that are relevant to protection.

The Protection Plan must be devised to

define its implantation and operation on three Threat Levels, known as Security Levels. Level 1 is the normal operating level at the port facility. Level 2 is applied in the event of an increase in the levels of threat affecting a facility. Level 3 is applied if there is reasonable suspicion that there is a serious and imminent threat, so it will be necessary to act with the backing of external security forces. Levels 2 or 3 will only be implemented temporarily while it is felt that there is a threat that warrants their application.

In Spain, it is the Ministry of the Interior (Home Office) that has the authority to decide which Protection Level has to be applied in each case.

Not only the Protection Assessments but also the Protection Plans for the port facilities must be approved and accepted by the appointed authority, specifically the Port Authorities that manage the port concerned in the case of the port system of general interest, and in the ports in autonomous regions, the regional port body that runs the ports concerned.

By the deadline established in the regulations, July 1st 2004, virtually all Spanish port facilities not only the state-con-

trolled ports but also the ones run regionally had had their Protection Plans accepted as required and, on requirement from the International Maritime Organisation (IMO), and Puertos del Estado, as the body responsible for coordinating the whole system described above, began to enter the data concerning the port facilities into the ISPS database established by the IMO for the purpose, which includes the identification of each port facility, the port in question, the date on which the Plan was accepted, and the rest of the information required, all of which are have been kept updated until the present time.

Under normal operations habitual, vessels operate on the Protection Level (1, 2 or 3) that is imposed by their Flag Administration, and the port facilities operate on the Security Level imposed by their Appointed Authority that, in the case of Spain, is the Ministerio del Interior (Home Office). A ship that heads for a port facility cannot operate at a Security Level that is lower than the level at which the port facility concerned is operating, it must either adopt the same level or a higher one. If the ship happens to be operating at a higher level than a port facility, the former can request that the port facility take certain additional security measures while the vessel remains at that particular port facility, and this will be agreed upon by the Ship Security Officer and the Port Facility Security Officer in a document called "Declaration of Maritime Protection".

The Amendments to the SOLAS Convention that have been accepted are supplemented with the other document passed by the IMO, entitled the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS in English), known in Spanish by the initials PBIP. This Code contains more detailed provisions for complying with the aforementioned amendments to the SOLAS Convention, and consists of two parts, A and B. Part A contains certain compulsory provisions, which list the obligations incumbent upon ships and the companies that operate them, and also the requirements that port facilities have to fulfil. Part B is a set of guidelines or recommended suggestions for compliance with Part A, which lists the measures to be taken at each one of the three Security Levels 1, 2 and 3, with respect to the different causes of risks that affect the vessels and the port facilities, which include guidelines concerning the following aspects:

- Control over access to people, both to the port facilities and to the vessels;
- Control over access to the goods;
- Control over the supplies, provisions and services for the vessels;
- Control over goods to be sent on board;
- Control over unaccompanied luggage/equipment.

One part of the PBIP Code gives a description and the contents of the training plans for those in charge of the mar-

itime security system for ships port facilities, and of the personnel who have to perform specific security tasks.

The coming into effect of the Amendments to the SOLAS Convention and the ISPS Code is supplemented with other international initiatives, especially concerning container traffic, which improve maritime transport security conditions. One outstanding one is the Container Security Initiative (CSI), agreed between the Spanish Customs and the US Customs, which establishes a special system to control container traffic in some Spanish ports, analysing the risks involved in matters concerning maritime protection, and carrying out an inspection of the contents of the containers, improving the effectiveness of this control by applying non-intrusive inspection systems for vehicles and containers; mobile inspection systems are used that scan the transport units with X-rays, and the results are analysed by a computerised system.

Three of these mobile scanners will shortly be supplied to the ports in the Bay of Algeciras, Barcelona and Valencia, respectively.

Improvements to the maritime security levels in the port facilities belonging to the Spanish port system are ongoing, and this is a priority aim of the different public administrations, in response not only to the requirements of international standards, but also in response to the demands made by the port community, in particular, and Spanish society, in general, thereby collaborating both with the development of the national economy and with the international community.

Una parte del Código PBIP se dedica a la descripción y contenido de los planes de formación de los responsables del sistema de protección marítima de los buques y de las instalaciones portuarias, y del personal con tareas específicas de protección.

La implantación de las Enmiendas al Convenio SOLAS y del Código PBIP se complementa con otras iniciativas internacionales, especialmente relacionadas con el tráfico de contenedores, que mejoran las condiciones de seguridad del transporte marítimo. Cabe destacar la Iniciativa para la Seguridad de Contenedores (CIS-Containers Security Initiative), acordada entre la autoridad aduanera de España y la de los EE.UU. que establece en algunos puertos españoles un especial sistema de control del tráfico de contenedores, analizando sus riesgos en materia de protección marítima, y efectuando una revisión de su contenido, mejorándose la eficiencia de dicho control mediante la aplicación de sistemas de inspección no intrusiva de vehículos y contenedores, utilizándose para ello sistemas móviles de inspección mediante los cuales se aplica a las unidades de transporte un barrido por una radiación X, y se analiza su resultado en un sistema informatizado.

En muy corto plazo se procederá al suministro de tres de estos scanners móviles en los puertos de la Bahía de Algeciras, Barcelona y Valencia, respectivamente.

La mejora de los niveles de la protección marítima de las instalaciones portuarias del sistema portuario español, es el objetivo permanente y prioritario de las administraciones públicas, respondiendo a una exigencia de las normas internacionales, pero también respondiendo a la exigencia demandada por la comunidad portuaria, en particular, y la sociedad española, en general, colaborando de esta forma al desarrollo de la economía nacional, y a la colaboración con la comunidad internacional.