

COMITÉ TÉCNICO CONSULTIVO SOBRE

PROTECCIÓN Y SEGURIDAD PORTUARIA

EDICIÓN I

BOLETÍN INFORMATIVO
2025



OEA | Más derechos
para más gente



BARBADOS PORT INC.



CIP

Comisión
Interamericana de Puertos



ÍNDICE

1

Lanzamiento de la Transformación Digital del Proyecto Supervisión Inteligente 2024, Colombia

4

Prácticas Exitosas en Protección y Seguridad Portuaria de El Salvador

7

Prácticas Exitosas de Guatemala

11

Práctica Exitosa en Protección y Seguridad Portuaria, Guyana

16

Transformando la Seguridad Portuaria: El impacto del Grupo de Gestión de Riesgos de Seguridad (GGRS) de Kingston Freeport Terminal Limited, Jamaica

21

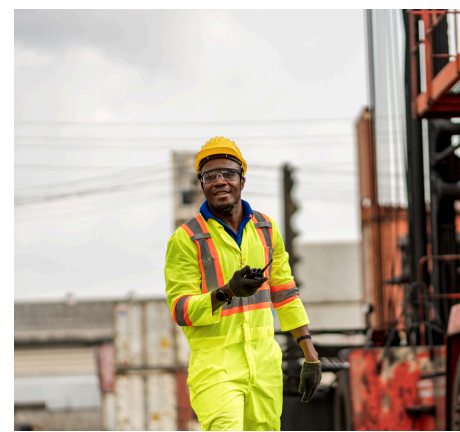
Acciones y Proyectos en Materia de Protección y Seguridad Portuaria, México

24

Concepto de Buenas y Mejores Prácticas Exitosas Desarrolladas sobre la Protección Portuaria, Panamá

29

Prácticas Exitosas sobre Protección y Seguridad Portuaria, Paraguay





LANZAMIENTO DE LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL DEL *PROYECTO SUPERVISIÓN INTELIGENTE 2024*

DINA RAFAELA SIERRA ROCHELS
SUPERINTENDENTE DELEGADA DE PUERTOS
COLOMBIA

En el marco del compromiso constante con la innovación y la mejora de la supervisión del transporte en Colombia, la Superintendencia de Transporte, en colaboración con la Universidad Tecnológica de Pereira, ha dado un paso decisivo hacia la Transformación Digital a través del Proyecto Supervisión Inteligente 2024. Este proyecto busca revolucionar la manera en que se inspeccionan, vigilan y controlan las operaciones de transporte en todo el país, utilizando herramientas de tecnología de la información y comunicación (TIC) de vanguardia.

Durante la presentación oficial del proyecto, se destacaron varios componentes clave que forman parte de esta iniciativa estratégica. Uno de los elementos principales es el Índice de Desempeño Institucional 2023,

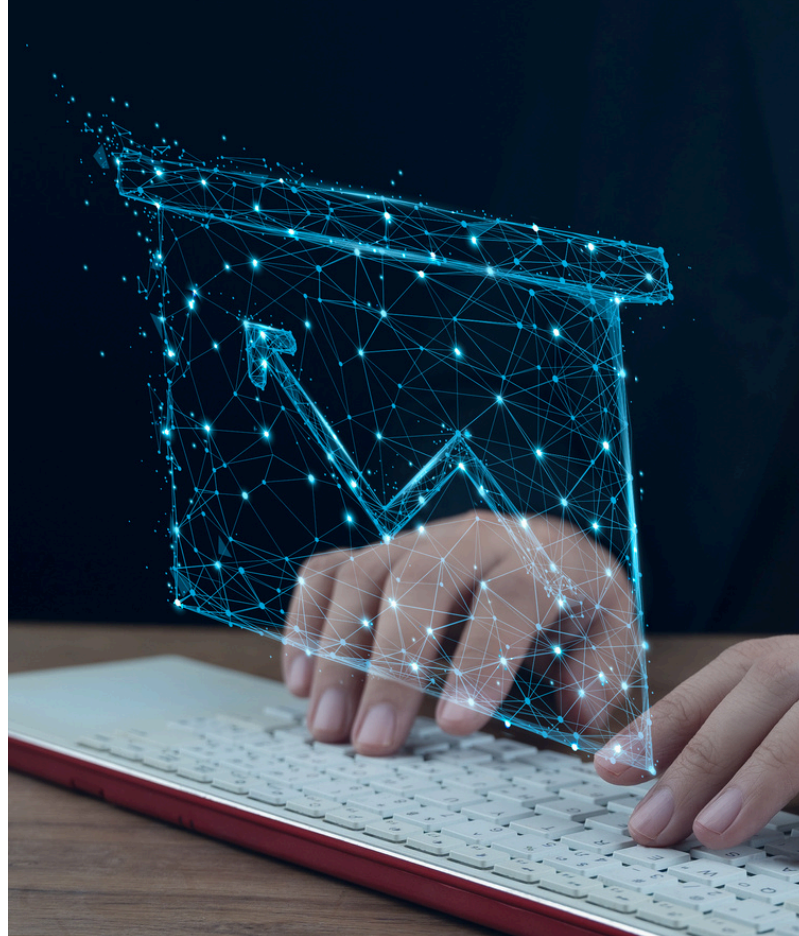
donde la Superintendencia de Transporte se posicionó como una de las entidades líderes en la implementación de la Política de Gobierno Digital y Seguridad Digital. Este resultado refleja el compromiso de la entidad con la modernización y la eficiencia en la gestión del transporte.

Durante la presentación oficial del proyecto, se destacaron varios componentes clave que forman parte de esta iniciativa estratégica. Uno de los elementos principales es el **Índice de Desempeño Institucional 2023**, donde la Superintendencia de Transporte se posicionó como una de las entidades líderes en la implementación de la Política de Gobierno Digital y Seguridad Digital. Este resultado refleja el compromiso de la entidad con la modernización y la eficiencia en la gestión del transporte.

Otro aspecto fundamental del proyecto es la Interoperabilidad de Datos, que permitirá una integración más fluida y efectiva entre diferentes sistemas de información, tanto a nivel interno como con otras entidades clave del sector. Esta interoperabilidad es esencial para optimizar procesos y garantizar que la información fluya de manera rápida y precisa, lo que contribuirá a mejorar la toma de decisiones en tiempo real.

El **Observatorio VIC Transporte** es otro de los componentes innovadores que se presentaron durante el evento. Este observatorio permitirá un control más riguroso de aspectos como la evasión del SOAT y el RTM, las pólizas contractuales y extracontractuales, la operación en terminales terrestres, y las estadísticas de tráfico portuario, entre otros. Gracias a estas herramientas, la Superintendencia de Transporte podrá monitorear de cerca las actividades del sector y tomar medidas correctivas de manera más ágil y efectiva

Finalmente, la presentación destacó la creación del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST), una plataforma que integrará, múltiples



módulos, incluyendo la gestión del universo de vigilados, visitas de inspección, el proceso sancionatorio y la infraestructura de transporte. Este sistema busca centralizar y automatizar los procesos operativos y misionales de la entidad, reduciendo tiempos de respuesta y aumentando la transparencia en las operaciones.

El alcance del proyecto “**Supervisión Inteligente**” abarca desde la planificación hasta la implementación de un sistema de supervisión avanzado en la Superintendencia de Transporte. Con una integración de módulos innovadores y el fortalecimiento de capacidades en el personal, el proyecto tiene como objetivo mejorar la eficiencia operativa y la adaptabilidad frente a los desafíos del transporte moderno. Esta transformación busca no solo optimizar la supervisión, sino también garantizar un



TRÁNSITO Y TRANSPORTE



PUERTOS



CONCESIONES



PROTECCIÓN AL USUARIO



funcionamiento más ágil y eficaz, alineado con las exigencias de un entorno en constante cambio.

“Supervisión Inteligente en la Superintendencia de Transporte no es solo un proyecto, sino un compromiso con la eficiencia. Desde la implementación de tecnologías de punta hasta la formación continua del personal, esta iniciativa se enfoca en perfeccionar cada etapa del proceso. El alcance del proyecto es integral, abarcando desde la mejora de los sistemas hasta la creación de soluciones que anticipan y responden a las necesidades del sector. Supervisión Inteligente es la clave para un transporte más moderno, seguro y eficiente en Colombia.”

En conclusión, la Transformación Digital del Proyecto Supervisión Inteligente 2024 es una iniciativa ambiciosa y necesaria para garantizar que el sector del transporte en Colombia esté alineado con las mejores prácticas internacionales en cuanto a supervisión y control. Con estas innovaciones, la Superintendencia de Transporte reafirma su compromiso de liderar la vanguardia tecnológica en beneficio de todos los ciudadanos.

A continuación, se relaciona el enlace al módulo de transformación digital de la superintendencia en el cual se podrá dar una mirada a diferentes aplicativos de gestión como son el visor geográfico, los taleros de control, boletines de tráfico portuario y el sistema de datos abiertos de la entidad. A través de estos aplicativos es posible acceder a la información obtenida del proceso de inspección, vigilancia y control del servicio de transporte desarrollado por las delegaturas de tránsito y transporte, puertos, concesiones y protección al usuario

<https://transformaciondigital.supertransporte.gov.co/index.php/observatorio/#principal>

Contacto

Superintendencia de Transporte
Superintendente Delegada de Puertos –
Dina Rafaela Sierra Rochels
dinasierra@supertransporte.gov.co
Cel: + 57 3134249625



PRÁCTICAS EXITOSAS EN *PROTECCIÓN Y SEGURIDAD PORTUARIA* *DE EL SALVADOR*

CAP. DE FRAGATA DEM ERICK MANGANDI SERRANO
COMANDANTE DEL SERVICIO DE GUARDACOSTAS
EL SALVADOR

En El Salvador, los Operadores Portuarios y Terminales Marítimas actualmente están implementado diversas prácticas y medidas de seguridad para prevenir riesgos en los puertos y garantizar la protección de las instalaciones, la carga, el personal y los buques. Estas acciones están alineadas con el Código PBIP y otras normativas internacionales de seguridad marítima.

En virtud de las disposiciones establecidas en los párrafos 18.3 y 18.4, Parte A, y 18.4, 18.5 y 18.6, Parte B, del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), los principales puertos del país, están realizando ejercicios de protección portuaria, cada tres meses y prácticas de protección portuaria, con la participación de diferentes actores e instituciones en la

comunidad portuaria, con la finalidad de comprobar, mejorar y actualizar los Planes de Protección, bajo la supervisión del Servicio de Guardacostas de El Salvador el cual busca integrar a las diferentes instituciones y actores de la comunidad portuaria.

En el contexto anterior, La Ley de Navegación de El Salvador publicada en el Diario Oficial número 89, Tomo 439, de fecha 17 de mayo de 2023, tiene por objeto la regulación de las actividades relacionadas a la promoción, desarrollo y defensa de los intereses marítimos del Estado Salvadoreño, la modernización portuaria y los servicios que prestan, así como establecer el marco institucional, competencias y atribuciones de la Marina Nacional en su función como Autoridad Marítima, promoviendo la seguridad, protección y eficiencia en las operaciones portuarias.



En este contexto, la Marina Nacional desempeña un rol clave en la implementación y supervisión de las normativas que rigen tanto en las aguas territoriales como los puertos, asegurando el cumplimiento de estándares internacionales.

IMPLEMENTACIÓN DE LA LEY DE NAVEGACIÓN EN EL SALVADOR: ENFOQUE EN LA MARINA NACIONAL Y SEGURIDAD PORTUARIA

La seguridad y protección para prevenir accidentes en puertos y terminales marítimas de El Salvador son esenciales para garantizar operaciones seguras y proteger a los trabajadores y la infraestructura. Las principales medidas implementada son:

- 1** Medidas de seguridad físicas.
- 2** Capacitación y formación del personal.
- 3** Mantenimiento de equipo e infraestructura.
- 4** Control de materiales peligrosos, y
- 5** Aplicación y verificación de normativas y estándares internacionales.



Uno de los casos más destacados ha sido la implementación del Plan Control Territorial, que ha permitido reducir la criminalidad en las áreas cercanas a los puertos y mejorar la seguridad de las instalaciones. Las actividades incluyen un incremento en la vigilancia militar y policial en las zonas portuarias y el desarrollo de planes de contingencia ante desastres naturales, lo cual ha sido fundamental para garantizar la operatividad continua de los puertos.

La Marina Nacional de El Salvador, junto con la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) y diferentes Gerencias y Directores, ha trabajado activamente para fortalecer la protección de las instalaciones portuarias, particularmente en el Puerto de Acajutla, Puerto CORSAIN Y Puerto de La Unión Centroamericana, mediante la implementación tecnologías avanzadas de vigilancia y controles de acceso y la adopción de mejores prácticas en ciberseguridad y manejo de riesgos portuarios.

Los esfuerzos combinados de la Marina Nacional con las instituciones como CEPA (Puerto Acajutla y La Unión) Puerto CORSAIN, Dirección General de Aduanas, Dirección General de Migración y Extranjería, Policía Nacional Civil (PNC) e instituciones Inter agenciales como la Guardia Costera de Estados Unidos; han permitido en los puertos salvadoreños, cumplir con las normativas locales e internacionales para su respectivo funcionamiento, garantizando la protección de las instalaciones portuarias por medio de un trabajo en conjunto.



Desde la implementación de estas políticas, El Salvador ha mejorado las medidas en la seguridad portuaria y una reducción en incidentes relacionados con actividades ilícitas en sus instalaciones marítimas. Esto ha generado confianza entre los operadores Internacionales, lo que se traduce en un incremento de actividades comerciales y turísticas en los puertos del país.

Contacto

CAPITÁN DE FRAGATA DEM
ERICK IVÁN MANGANDI SERRANO
Comandante del Servicio de Guardacostas
Correo: ivanmangandi@gmail.com
Numero: +503 7749-1416





PRÁCTICAS EXITOSAS DE *GUATEMALA*

COMISIÓN PORTUARIA NACIONAL GUATEMALA

ANTECEDENTES:

La Republica de Guatemala como miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó el Convenio SOLAS el 30 de agosto de 1982 y consecuentemente, de la modificación del Capítulo XI en el año 2002 derivado de los atentados de impacto global ocurridos el 11 de septiembre de 2001, inició formalmente la adopción del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias denominado Código PBIP a partir del 01 de julio de 2004 y desde ese entonces, la Comisión Portuaria Nacional que era una institución creada en el año de 1972 por la Presidencia de la República para ver los temas y defender los intereses portuarios, ha venido desempeñando de forma temporal y a través de designaciones

presidenciales y ministeriales, la función de Autoridad Designada, situación que dio un giro transcendental el 29 de octubre del 2024, en la cual el Congreso de la República aprobó el Decreto 26 - 2024 denominado “**LEY DE LA AUTORIDAD DESIGNADA DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL**”, lo cual ha sido el hito en materia de protección portuaria más grande en toda la historia de la Comisión.

Es por ello que, que a partir de la entrada de esa Ley, la Comisión Portuaria Nacional adquirirá oficialmente y en forma permanente su calidad de Autoridad Designada para la verificación del cumplimiento de las medidas de protección portuaria contenidas en el Código PBIP, y con ello trascendiendo a un siguiente nivel en cuanto a recoger las mejores prácticas e iniciativas desarrolladas hasta ahora, y a empezar un trabajo colaborativo con otras

Autoridades Designadas para llevar la protección a otro nivel, incorporando esas prácticas exitosas, adaptándolas a la realidad nacional, apostando por crear y desarrollar capacidades en materia de protección portuaria en el equipo que se destinará a esa tarea, promoviendo el uso de tecnologías disruptivas para automatizar la protección replicando así esas innovaciones que el mundo tecnológico hoy ofrece, tales como sensores, biométricos, inteligencia artificial, reconocimiento facial, reconocimiento de los números de placas y contenedores, RFID, y otros tantos equipos que para tener un éxito verdadero es necesario que estén conectados a una plataforma que haga correlación de datos, y contenga funcionalidades que elimine la discrecionalidad humana y simplifique las funciones de control reduciendo tiempos y costos, pero elevando la efectividad de las medidas, todo con el objeto de tener instalaciones portuarias protegidas y seguras. Algunas de las practicas que podemos compartir en esta materia son:



A

“INSPECCIONES NO ANUNCIADAS”.

Existen evidencia que han sido mucho más efectiva este tipo de inspecciones que las anunciadas, ya que se programan en horarios diurno y nocturno y se realizan sin previo aviso a las instalaciones portuarias a lo largo de todo el año, con la finalidad de verificar la efectividad en todo momento, de las medidas de protección portuaria implementadas, y es en este tipo dónde más resultados de hallazgos se han detectado.

B

“EQUIPO AUDITOR INTERINSTITUCIONAL”.

Para realizar el proceso de auditorías de protección en cualquiera de sus diferentes tipos, la Comisión Portuaria Nacional, y derivado que existen diversas agencias de Estado con funciones segregadas, tales como la función de protección marítima recae en la marina, la función policial y aduanera tienen sus propias agencias, y derivado de ello se conformó un Equipo Interinstitucional, el cual es coordinado por la CPN e integrado por personal de las siguientes instituciones: Aduana, Policía Nacional Civil, Marina de la Defensa Nacional y Comisión Portuaria Nacional, lo que permite un enfoque integral y especializado. Asimismo, en el año 2024 el funcionamiento de este Equipo se ha fortalecido con equipo de trabajo portátil, lo que les permite realizar todas sus actividades de auditoria con total independencia a la instalación que está siendo objeto de auditoría.



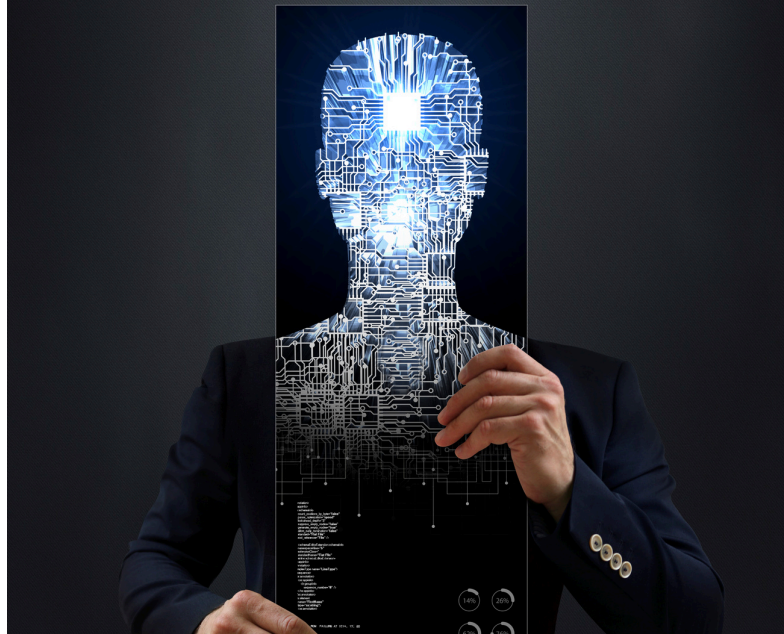
“PRÁCTICA NACIONAL DE PROTECCIÓN PORTUARIA”.

La Comisión Portuaria Nacional realiza una Práctica Nacional de forma anual, en donde se ejecutan diversos escenarios que ponen a prueba los planes de protección de los tres puertos y ocho terminales especializadas que se encuentran sujetas al cumplimiento del Código PBIP. A partir del año 2024 se ha implementado una metodología de mejora continua en el desarrollo de los escenarios a ejecutar en cada una de las instalaciones, adoptando una metodología de gestión de riesgos, agrupando en matrices de impacto los hallazgos y priorizando enfocar la práctica en los que tienen mayor probabilidad de ocurrencia, o impacto, desarrollando escenarios en coordinación con otras agencias cooperantes internacionales, que busca a través de un análisis integral, generar escenarios disruptivos que pongan a prueba las medidas de protección implementadas, tanto a nivel operativo como desde la perspectiva de normativa. Dando también como resultado otra oportunidad de mejora de que dicha práctica no sea anunciada, ya que esto desvirtúa la naturaleza del ejercicio práctico y sus resultados.



“REGISTRO NACIONAL DE OFICIALES DE PROTECCIÓN” -RENOPIP-.

En concordancia con la transformación digital de los servicios y las herramientas de gestión que las organizaciones modernas procuran, así como con una visión de tener mapeado los riesgos



asociados con las personas encargadas de la protección portuaria, la Comisión Portuaria Nacional implementó durante el 2024 el Registro Nacional de Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria “RENOPIP” el cual permite un control efectivo sobre la información formativa y personal de los Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) de Guatemala así como su perfilamiento de control, ya que estos oficiales son de alta vulnerabilidad de ser corroídos por los grupos de poder y estructuras que amenazan la protección y que atentan en contra de la seguridad portuaria. Adicionalmente este registro proyecta la automatización de trámites para su designación y acreditación para ejercer las funciones inherentes al cargo de una manera simplificada y en tiempo real y también incluir todo el proceso de protección, aprobación de los planes, atención de las auditorías, visitas y recomendaciones, a través del uso del expediente electrónico, y apostando a la certificación del proceso ISO 9000:2015 que de la certeza que la Autoridad Designada está dando el ejemplo de cumplimiento y mejores prácticas.

E

“REUNIONES DE ALTO NIVEL CON LA ALTA GERENCIA DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS CERTIFICADAS EN EL CÓDIGO PBIP”.

Con el objetivo de establecer una vía de comunicación fluida y efectiva con las instalaciones sujetas al cumplimiento del Código PBIP, la Comisión Portuaria Nacional llevo a cabo una reunión de alto nivel con las gerencias de las instalaciones portuarias, esto como parte de una nueva metodología colaborativa que permitirá actualizar, involucrar, concientizar y trabajar con la alta gerencia de estas instalaciones en la implementación de medidas efectivas para fortalecer la protección portuaria en cumplimiento con lo establecido en el Código PBIP. Con estas medidas se garantiza la priorización de las medidas de seguridad y protección, así como, los recursos necesarios para mantener los estándares internacionales que otorguen confianza a los socios comerciales del país.

Las actividades anteriormente detalladas se encuentran alineadas a la visión país establecida por la Presidencia de la República de Guatemala, enfocada en contar con puertos seguros, competitivos y facilitadores del comercio internacional.





PRÁCTICA EXITOSA EN *PROTECCIÓN Y SEGURIDAD PORTUARIA*

ASOCIACIÓN DE OFICIALES DE PROTECCIÓN DE INSTALACIONES PORTUARIAS DE GUYANA (AOPIPG)

Introducción

Guyana tiene tres ríos principales que albergan veintiuna instalaciones portuarias reguladas. Los Oficiales de Protección de las Instalaciones Portuarias de Guyana se han convertido en una asociación que se ha convertido en una de las mejores prácticas en la industria marítima.

La Asociación de Oficiales de Protección de Instalaciones Portuarias de Guyana (AOPIPG) se erige como una organización fundamental para fortalecer la seguridad portuaria en toda Guyana. Aún en sus inicios, se estableció el 13 de junio de 2009, a instancias del Departamento de Administración Marítima (MARAD), la Autoridad Designada de Guyana bajo las Regulaciones de Transporte Marítimo (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias) de Guyana y de conformidad con el Código

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

El Registro de la AOPIPG refleja treinta y nueve miembros, que comprenden ocho (8) miembros Ejecutivos, veinticinco (25) miembros Ordinarios y seis (6) miembros de Oficio. Esto representa una red de colaboración de Oficiales de Protección de Instalaciones Portuarias (OPIP, por sus siglas en español) debidamente capacitados y debidamente designados, dedicados a proteger vidas, bienes y el medio ambiente, en todas las instalaciones portuarias, incluidas las terminales de carga a granel, combustible y contenedores, así como aquellas que operan como principales centros logísticos de la industria del petróleo y el gas e instalaciones de bases costeras.

La Asociación de Oficiales de Protección de Instalaciones Portuarias de Guyana

también incluye miembros de oficio provenientes del Departamento de Administración Marítima, Agencias de Seguridad Nacional y otras partes interesadas importantes, como la Unidad Aduanera Antinarcóticos (UAA) y el Ministerio de Salud, Autoridad de Salud Portuaria.

A pesar de ser una organización relativamente joven, la AOPIPG ha ido ganando tracción y relevancia en un panorama de instalaciones portuarias y de seguridad marítima en rápida expansión, con una tasa de crecimiento asociada directa e indirectamente con las nuevas operaciones de petróleo y gas. A través de una combinación única de promoción legislativa, prácticas reguladas y estándares estrictos, la Asociación ha logrado avances sustanciales en el desarrollo de una Red de Seguridad Marítima interconectada localmente.



Iniciativas y Estrategias Clave

En el centro del trabajo de la AOPIPG está su misión de construir una Red de Seguridad Marítima resiliente que sea experta en anticipar y responder a los desafíos de seguridad en constante evolución. Las iniciativas de la Asociación se basan en sus valores fundamentales de integridad, responsabilidad, compromiso, colaboración, disciplina y cooperación. Al cultivar una cultura de intercambio de información y aprendizaje continuo, la AOPIPG permite a los OPIP de Guyana abordar de manera proactiva los problemas de seguridad.

Una de las estrategias notables de la Asociación implica visitas periódicas a las instalaciones portuarias de Guyana, donde los OPIP participan en intercambios de aprendizaje, observan las mejores prácticas y fomentan la colaboración entre instituciones y agencias. A través de estas visitas, los OPIP no solo fortalecen los vínculos profesionales, sino que también obtienen información sobre los matices específicos de diversos tipos de puertos y desafíos de seguridad, lo que les permite adaptar su preparación para enfrentar y responder a las necesidades únicas de cada instalación.

Además, la AOPIPG ha implementado el intercambio de información crítica a través de cuentas compartidas seguras de redes sociales y reuniones de rutina que permiten a los OPIP mantenerse informados sobre amenazas, tendencias e incidentes de seguridad emergentes. Este rápido intercambio de información estratégica ha sido invaluable para apoyar a los OPIP en la realización de evaluaciones integrales de seguridad portuaria, la

elaboración de planes efectivos de seguridad de las instalaciones portuarias, la ejecución de simulacros y ejercicios y auditorías internas, según corresponda. Al crear un enfoque estandarizado para estos elementos esenciales de seguridad, la AOPIPG fomenta, con el apoyo de MARAD, la coherencia en las medidas de seguridad en todos los puertos, lo que se ha vuelto fundamental para mejorar la postura general de seguridad de las instalaciones portuarias de Guyana.

Logros Notables

El modelo colaborativo de la AOPIPG ha dado lugar a éxitos tangibles, especialmente en las áreas de evaluaciones de seguridad, respuestas a incidentes y mejora continua de las prácticas de seguridad. Uno de los logros más destacados de la Asociación es la implementación de un sistema centralizado para alertas de incidentes y violaciones de seguridad a través de la aplicación compartida segura de mensajería de redes sociales. Esta iniciativa permite a los OPIP transmitir rápidamente información sobre cualquier infracción, lo que permite respuestas rápidas y disuade que las amenazas potenciales se conviertan en incidentes importantes. Esto también permite que muchos puertos que utilizan los mismos servicios de seguridad privada activen rápidamente unidades de respuesta rápida en bases marítimas y terrestres.

Además, el énfasis de la Asociación en el intercambio de conocimientos ha contribuido directamente a la finalización exitosa de numerosas



evaluaciones de seguridad de las instalaciones portuarias, garantizando que los protocolos de seguridad no sólo cumplan, sino que a menudo superen las regulaciones locales y los estándares internacionales. El apoyo de la AOPIPG en la planificación y ejecución de simulacros, ejercicios y auditorías de seguridad también ha fortalecido las capacidades de los OPIP para responder eficazmente a las operaciones de seguridad de la vida real, garantizando que el personal esté preparado para cualquier amenaza potencial. Vale la pena señalar que los OPIP participan regularmente en el proceso de los demás, lo que permite la fertilización cruzada y la integración de las lecciones aprendidas de sus propias instalaciones portuarias, lo que resulta en un fortalecimiento general de la arquitectura.

Abordar las Amenazas Marítimas y Portuarias Específicas en Guyana

La ubicación geográfica de Guyana plantea desafíos de seguridad únicos, ya que sus puertos enfrentan riesgos como el contrabando, el tráfico de drogas, la pesca ilegal y el acceso no autorizado. Dado el creciente volumen del comercio mundial y el creciente papel de Guyana como centro de exportación y transbordo, estas amenazas exigen una respuesta proactiva y bien coordinada.

Las iniciativas de intercambio de información de la AOPIPG han sido fundamentales para identificar estas amenazas tempranamente, permitiendo a las instalaciones portuarias implementar contramedidas específicas rápidamente. Además, el énfasis de la Asociación en evaluaciones integrales de seguridad permite que las instalaciones portuarias sigan siendo resilientes frente a las tácticas cambiantes del crimen organizado y otros actores maliciosos.



Lecciones Clave Aprendidas

El éxito de la Asociación de Oficiales de Protección de Instalaciones Portuarias de Guyana (AOPIPG) ofrece información valiosa para mejorar la seguridad portuaria a nivel regional y global. Las lecciones clave aprendidas de sus iniciativas incluyen:



El poder de los intercambios de aprendizaje colaborativo:

Las visitas a puertos y los intercambios de aprendizaje de la AOPIPG han demostrado ser fundamentales para compartir mejores prácticas y conocimientos entre los oficiales de seguridad. Estos intercambios crean oportunidades para el aprendizaje cruzado, lo que permite a los OPIP obtener perspectivas más amplias y desarrollar soluciones que aborden los desafíos de seguridad tanto locales como compartidos.



La importancia de los protocolos centralizados de intercambio de información:

El rápido intercambio de información sobre violaciones de seguridad, incidentes y amenazas emergentes es esencial para respuestas efectivas y coordinadas. El mecanismo centralizado de intercambio de información de la AOPIPG subraya la importancia de contar con canales de comunicación optimizados para garantizar que todo el personal relevante esté informado con prontitud, mejorando la capacidad de respuesta general.

C

Inversión continua en simulacros de seguridad y planificación de ejercicios:

Los simulacros y ejercicios periódicos son fundamentales para preparar al personal de seguridad para responder eficazmente a situaciones del mundo real. Al practicar varios escenarios, la AOPIPG garantiza la preparación y refuerza la importancia de la preparación práctica.

D

Valor de las evaluaciones de seguridad integrales:

Las evaluaciones de seguridad proactivas ayudan a identificar posibles vulnerabilidades, amenazas y debilidades. Esto garantiza que las medidas de seguridad sigan siendo actuales, relevantes y efectivas. El compromiso de la AOPIPG de apoyar las evaluaciones de seguridad de las instalaciones destaca la importancia de la evaluación continua para adaptarse a las necesidades de seguridad en evolución.

Estas lecciones reflejan el compromiso de la AOPIPG de fomentar una cultura de preparación, colaboración y resiliencia, convirtiéndola en un modelo para otros puertos que buscan fortalecer sus marcos de seguridad.

Conclusión

La Asociación de Oficiales de Protección de Instalaciones Portuarias de Guyana es un ejemplo de la fuerza de la colaboración, la disciplina y la estrategia



proactiva en la seguridad de las instalaciones portuarias. Sus iniciativas han contribuido directamente a fortalecer los estándares locales de seguridad marítima y han posicionado a Guyana como un país confiable y conforme con puertos e instalaciones portuarias más seguras. A través de su firme compromiso con la seguridad marítima, la protección de vidas, activos y el medio ambiente, la AOPIPG se ha convertido en un modelo para las organizaciones de seguridad portuaria en todo el mundo, demostrando que la unidad, el intercambio de conocimientos y el cumplimiento de altos estándares son esenciales para abordar los complejos desafíos actuales de la seguridad marítima.

Preparado por:

Dwain A Nurse, Oficial jefe de Seguridad Portuaria

Créditos a:

Salim October, Presidente de la Asociación de Oficiales de Protección de Instalaciones Portuarias de Guyana.



TRANSFORMANDO LA SEGURIDAD PORTUARIA: *EL IMPACTO DEL GRUPO DE GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD (GGRS) DE KINGSTON FREEPORT TERMINAL LIMITED*

ST. AUBURN LEWIS
GERENTE DE SEGURIDAD
KINGSTON FREEPORT TERMINAL LIMITED (KFTL)
JAMAICA

Introducción

En abril de 2021, Kingston Freeport Terminal Limited (KFTL) estableció su Grupo de Gestión de Riesgos de Seguridad (GGRS) para abordar las crecientes amenazas a la seguridad, en particular aquellas relacionadas con el tráfico de contrabando. Esta iniciativa surgió en respuesta a las crecientes preocupaciones sobre las ineficiencias operativas de la terminal y su reputación empañada debido a las repetidas incautaciones de sustancias ilegales. Al centrarse en operaciones basadas en inteligencia, una mayor integridad de los empleados y medidas de seguridad integrales, el GGRS ha sido pionero en un enfoque transformador de la seguridad portuaria.

La creación del GGRS se alinea con las

políticas nacionales e internacionales sobre seguridad portuaria, adoptando prácticas que enfatizan la colaboración, la innovación y la gestión proactiva de riesgos. A través de mejoras continuas e intervenciones estratégicas, el GGRS ha contribuido significativamente a la seguridad de KFTL y de la región en general.

Desafíos Antes de la Implementación del GGRS

Antes de que se estableciera el GGRS, la KFTL enfrentaba desafíos persistentes con el tráfico de contrabando. A pesar de múltiples incautaciones en años anteriores, incluidas cantidades significativas de drogas como cocaína y marihuana, las medidas de seguridad de la terminal fueron reactivas más que preventivas. Por ejemplo:

- **2019:** 8 incautaciones, incluidos 190 kg de cocaína y 819,4 kg de marihuana (valorados en más de 63,2 millones de dólares jordanos).
- **2020:** 6 incautaciones, incluidos 4.435,17 kg de marihuana (valorados en 69,6 millones de dólares de Jamaica).

Si bien estas incautaciones fueron importantes, la falta de una estrategia integral y coordinada significó que las actividades ilegales continuaran socavando la seguridad portuaria y obstaculizando la eficiencia operativa. El GGRS se estableció para abordar estas brechas y proporcionar un enfoque más estructurado y basado en inteligencia para gestionar los riesgos.

Estrategias Innovadoras y Mejores Prácticas Presentadas por GGRS

El GGRS introdujo varias estrategias clave que han demostrado ser exitosas para mejorar la seguridad portuaria. Estas estrategias se alinean con las mejores prácticas globales para la protección portuaria, centrándose en la innovación, la colaboración y la rendición de cuentas.



1

Operaciones Estratégicas e Intercambio de Inteligencia

El GGRS fomentó asociaciones sólidas con agencias policiales locales, regionales e internacionales, lo que permitió un intercambio de inteligencia más eficaz. Esta colaboración facilitó operaciones específicas, como hurgar en embarcaciones, verificar la integridad de los sellos y acciones enfocadas en áreas de alto riesgo de la terminal. Por ejemplo, las operaciones conjuntas con la Aduana de los Estados Unidos y la Policía Antinarcóticos de Jamaica han logrado éxitos significativos en la desarticulación de las redes de tráfico.

- **Impacto:** Para 2023, las iniciativas de intercambio de inteligencia del GGRS fueron fundamentales para reducir los casos de contrabando en KFTL, lo que provocó una fuerte disminución de los envíos ilegales y dificultó que los traficantes explotaran la terminal.

2

Programa de Confiabilidad Humana

Uno de los pilares clave del GGRS fue su énfasis en la integridad y el cumplimiento de los empleados. KFTL introdujo un **Programa de Confiabilidad Humana (PCH)**, que implica verificaciones de antecedentes rigurosas, monitoreo continuo de los empleados y evaluaciones periódicas de integridad. Este programa garantiza que todo el personal de la terminal, desde el personal de seguridad hasta los contratistas, cumpla con los más altos

estándares de conducta y protocolos de seguridad.

- **Impacto:** El PCH desempeñó un papel fundamental en la reducción de las amenazas internas. En 2023, el programa contribuyó al arresto de 17 empleados y contratistas involucrados en el contrabando, fomentando una cultura de rendición de cuentas y disuasión.

3

Sistemas de Control de Acceso Fortalecidos

GGRS invirtió en tecnología de punta para reforzar la seguridad en KFTL. La terminal actualizó sus **Sistemas de Control de Acceso** y mejoró las capacidades de vigilancia dentro del Centro de Operaciones de Seguridad (COS). Esto incluyó la instalación de cámaras avanzadas, puntos de acceso biométricos y sistemas de monitoreo en tiempo real que ayudaron a garantizar que solo el personal autorizado pudiera acceder a áreas sensibles

- **Impacto:** La vigilancia y el control mejorados redujeron significativamente el acceso no autorizado, proporcionando un entorno más seguro tanto para las operaciones como para el personal

4

Actividades Diarias de Cumplimiento

Se implementó un sistema de controles diarios que incluye evaluaciones perimetrales y verificaciones de integridad de los contenedores.



Estas inspecciones de rutina garantizaron que se identificaran y abordaran las vulnerabilidades potenciales antes de que pudieran explotarse. El GGRS también realizó auditorías periódicas para evaluar la eficacia de las medidas de seguridad de la terminal.

- **Impacto:** Las actividades diarias de cumplimiento condujeron a mejoras constantes de seguridad, lo que garantizó que KFTL siempre mantuviera un alto nivel de seguridad.

Resultados clave después de la implementación del GGRS

La implementación del GGRS ha dado lugar a mejoras tangibles en el desempeño de seguridad de KFTL. En

abril de 2023, se habían obtenido varios resultados clave:

1

Reducción Significativa del Tráfico de Contrabando

El número de incidentes relacionados con el contrabando disminuyó drásticamente. En 2023, solo se informaron tres incautaciones, una cifra significativamente menor que en años anteriores. Estas incautaciones, aunque siguen siendo sustanciales, ascendieron a un valor total de **JMD 38,8 millones**, menos de la mitad del valor de las incautaciones registradas en 2020.

2

Seguridad Regional e Internacional Mejorada

Los esfuerzos de intercambio de inteligencia del GGRS se extendieron más allá de la KFTL y contribuyeron a los esfuerzos de seguridad en toda la región del Caribe. Por ejemplo, en 2023, una operación conjunta condujo a la interceptación de **300 kg de cocaína** con destino a los mercados europeos. Estas acciones interrumpieron las rutas de

contrabando y resaltaron el papel fundamental de la terminal en la salvaguardia de la cadena de suministro global.

3

Responsabilidad y Cumplimiento Fortalecidos

Los arrestos de 17 empleados y contratistas por su participación en actividades de contrabando enviaron un fuerte mensaje sobre el compromiso de la KFTL con la integridad y la tolerancia cero hacia la corrupción. Esta acción reforzó el enfoque del GGRS en mantener una cultura de rendición de cuentas en todos los niveles de la operación.

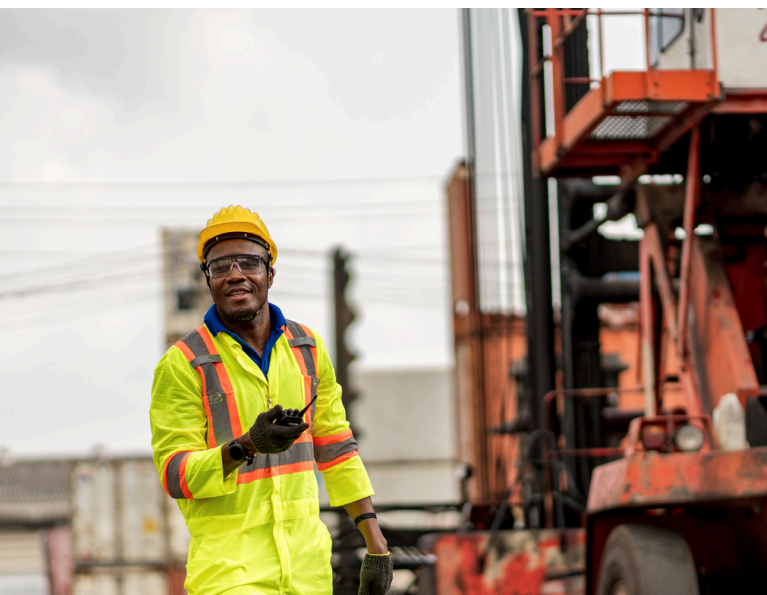
4

Hitos Operativos

En 2023, el GGRS llevó a cabo **14 operaciones estratégicas** en colaboración con las fuerzas del orden, fortaleciendo aún más el marco de seguridad general de la terminal. Estas operaciones, que abarcaron desde inspecciones selectivas de buques hasta búsquedas exhaustivas de contenedores, dieron como resultado una mayor eficiencia operativa y una marcada disminución de los intentos de contrabando.

Impacto Positivo Regional e Internacional

El éxito del GGRS de KFTL se extiende más allá de la propia terminal.



La colaboración del grupo con partes interesadas locales e internacionales ha provocado importantes perturbaciones en las redes de contrabando en todo el Caribe y más allá. Al aprovechar eficazmente el intercambio de inteligencia y las operaciones conjuntas, el GGRS se ha convertido en un actor clave en la lucha de la región contra el crimen transnacional.

La reducción del tráfico de contrabando en la KFTL es indicativa de éxitos regionales más amplios. Menos carga ilícita pasando por KFTL significa menos oportunidades para que los delincuentes contrabandeen mercancías a países vecinos, creando un efecto dominó de resultados positivos en materia de seguridad en toda la región.

Conclusión

La creación del Grupo de Gestión de Riesgos de Seguridad (GGRS) en Kingston Freeport Terminal Limited (KFTL) representa un esfuerzo pionero en seguridad portuaria. Al implementar una estrategia integral que integra operaciones impulsadas por inteligencia, gestión de la integridad de los empleados e innovación tecnológica, GGRS ha transformado el enfoque de la terminal hacia la gestión de riesgos.

Su éxito no sólo ha mejorado la seguridad de la KFTL sino que también ha contribuido significativamente a los esfuerzos regionales e internacionales para combatir el tráfico y fortalecer las cadenas de suministro globales. A medida que el GGRS continúa evolucionando, su modelo sirve como



un ejemplo invaluable para otros puertos que buscan mejorar sus operaciones de seguridad, garantizar el cumplimiento de los estándares nacionales e internacionales y salvaguardar su reputación contra la creciente amenaza del tráfico de contrabando.

Contacto

Institución: Kingston Freeport Terminal Limited (KFTL)

Persona Responsable y Contacto:

St. Auburn Lewis, Gerente de Seguridad

Fecha de inicio de la implementación del GGRS: April 2021



ACCIONES Y PROYECTOS EN MATERIA DE *PROTECCIÓN Y SEGURIDAD PORTUARIA*

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
ENSENADA (ASIPONA), S.A. DE C.V.
MÉXICO

ASIPONA Ensenada ha puesto puntual énfasis en el cumplimiento de todos los lineamientos y estándares establecidos en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias adoptado por la Organización Marítima Internacional, del mismo modo, se implementaron mejoras significativas en las condiciones de protección y seguridad en nuestro puerto donde se refleja el compromiso a los intereses marítimos que se encuentran dentro de nuestras atribuciones.

1

Comité Asesor de Protección del Puerto (CAPP)

Constituido el 22 de julio de 2021, el CAPP está integrado por representantes clave de las siguientes autoridades:

- Comandante de la Segunda Región Naval
- Capitán del Puerto
- Titular de la Aduana Marítima
- Delegado del INM
- Coordinadora de Sanidad Internacional
- Director General de ASIPONA
- Gerente de Operaciones de ASIPONA
- OPIP de ASIPONA
- Comandante del UNAPROP-21
- Titular de COFEPRIS
- Coordinador Regional de la Guardia Nacional
- Subdelegado de la FGR
- Representantes de SADER y PROFEPA

Logros del CAPP:

- Realización de dos ejercicios de Protección Nivel III en cumplimiento al Código PBIP.

- Programación de un ejercicio adicional en el tercer trimestre de 2023.

2

Capacitación en Seguridad y Protección Portuaria

ASIPONA Ensenada ha implementado diversos cursos especializados para fortalecer la preparación del personal:

- Seguridad en el manejo de la carga.
- Protección y seguridad radiológica básica.
- Curso IMDG (Mercancías Peligrosas).
- Normas Oficiales Mexicanas (NOMs) relacionadas con seguridad.

3

Monitoreo del Sistema CCTV

El sistema de videovigilancia de ASIPONA Ensenada fue modernizado con:

- 150 cámaras distribuidas en los recintos portuarios de Ensenada y El Sauzal, operando 24/7.
- Construcción de una sala de mando y control en El Sauzal.
- Sala de control exclusiva para el monitoreo de cámaras por UNAPROP.

4

Centro de Emergencias y CCTV

Inaugurado en el tercer trimestre de 2023, este centro está equipado para:



- Monitorear cámaras de vigilancia.
- Atender emergencias con nuevos vehículos adquiridos en 2024:
- Una ambulancia.
- Un camión bombero contra incendios.
- Un vehículo cisterna.

5

Construcción del Centro de Control de Tráfico Marítimo

En desarrollo con un 35% de avance, esta nueva instalación mejorará la asistencia a embarcaciones y ampliará la supervisión a:

- Puerto El Sauzal.
- Costa Azul.

6

Modernización del Sistema CCTV

Para el segundo semestre de 2023, se prevé:

- Suministro de un sistema de CCTV actualizado.
- Cobertura ampliada conforme a las necesidades operativas y de seguridad del puerto.

7

Modificación de las Reglas de Operación del Puerto

Se trabaja en un proyecto para:

- Implementar el sistema Puerto Inteligente Seguro.
- Establecer lineamientos obligatorios para usuarios del puerto, creando un precedente en el Sistema Portuario Nacional.

8

Modernización de Controles de Acceso

En los recintos portuarios de Ensenada y El Sauzal se modernizarán los controles de acceso, cumpliendo con el Código PBIP y fortaleciendo la seguridad en todas las instalaciones.

Estas acciones reafirman el compromiso de ASIPONA Ensenada con la seguridad y protección portuaria, garantizando operaciones eficientes y seguras para todos los usuarios.

Datos de contacto:

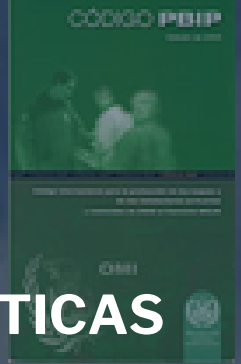
Alm. Ret. Luis Javier Robinson Portillo Villanueva

Director General de la Administración del Sistema Portuario Nacional Ensenada, S.A. de C.V.

dirgral@puertoensenada.com.mx



Septiembre 11/2001



CONCEPTO DE BUENAS Y MEJORES PRÁCTICAS EXITOSAS DESARROLLADAS *SOBRE LA PROTECCIÓN PORTUARIA*

Julio 01/ 2004

GUILLERMO E. TORRES V.
JEFE DEL DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN PORTUARIA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS E INDUSTRIAS
MARÍTIMAS AUXILIARES
AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ

Recordando los trágicos acontecimientos acaecidos el día 11 de septiembre de 2001, sobre las Torres Gemelas en la ciudad de New York por grupos terroristas, y a 20 años de la fecha de entrada en vigor del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuaria, PBIP (ISPS Code, por sus siglas en inglés), en julio 1 de 2004, la República de Panamá como Gobierno Contratante y la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), cuya figura de Autoridad Designada, ha establecido normativas correspondientes para la implementación del Código PBIP sobre las Instalaciones Portuarias en territorio nacional, desarrollando procesos para cumplir con los estándares internacionales y nacionales respecto a las medidas especiales para incrementar la protección y la seguridad marítima.

La protección contra el terrorismo y otros actos ilícitos deja de ser un hecho aislado y sin mucha repercusión para transformarse en un problema global que requiere de mucha atención y solución. La responsabilidad de desarrollar e implementar lo relacionado a evaluaciones de riesgo de protección y de los planes de protección, representan los mecanismos adecuados para que las Administraciones lleven a cabo un control adecuado y acorde a las necesidades del mundo marítimo, que no deja de ser un foco para la vulnerabilidad del sistema tanto para buques como para las instalaciones portuarias.

Es de gran importancia el proceso de implementación del Código PBIP por parte de la AMP, ya que nuestro país representa estratégicamente una posición marítima por excelencia, sea por sus costas en ambos lados del Istmo, sus

puertos, su comercio, el Canal de Panamá y en general a toda esa estructura conexas con relación al ámbito marítimo y portuario.

Con este concepto, el Departamento de Protección Portuaria de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares de la AMP, juega un rol importantísimo, verificando y fiscalizando de que los puertos en la República de Panamá, cumplan las prescripciones aplicables pertinentes en materia de protección portuaria de acuerdo al Capítulo XI-2/10 del Convenio SOLAS, enmendado y el Código PBIP, y una de ellas es la de asegurar, que las instalaciones portuarias cuenten con evaluaciones y planes de protección portuaria. Para esto, es normativo que se lleven a cabo verificaciones anuales, por medio de auditoría externa de protección portuaria, con el fin de comprobar que los puertos están implementando y cumpliendo con las prescripciones establecidas de protección portuaria.

Dentro de todo el proceso que se ha desarrollado con las Instalaciones Portuarias, a las que les aplica el Código



USCG – AMP Visitas Conjuntas

PBIP, se aplican disposiciones, directrices y prescripciones funcionales vigentes en materia de protección portuaria, para implementar y adoptar medidas preventivas, cuyo resultado enfoca el concepto de buenas y mejores prácticas exitosas desarrolladas, las cuales son importantes describir.

- El Departamento de Protección Portuaria establece y mantiene una metodología de protección portuaria, que permite:
 - Elaborar, actualizar y posteriormente aprobar la Evaluación de Protección de las instalaciones portuarias, siendo un proceso de análisis de riesgo realizado a todos los aspectos de las operaciones de la instalación portuaria para determinar, qué elemento son más susceptibles, y/o tienen más probabilidad, de sufrir un ataque.

- Establecer y mantener una metodología de protección portuaria, que facilite a las instalaciones portuarias, elaborar planes de protección basándose en la evaluación de protección realizada y aprobada por la Autoridad Marítima de Panamá, siguiendo los lineamientos para asegurar la aplicación de las medidas destinadas a



proteger la instalación portuaria.

-Emitir la Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria, y su correspondiente refrendo por verificaciones anuales de cumplimiento, de acuerdo a las disposiciones del capítulo XI-2 del convenio SOLAS, enmendado, la parte A del código PBIP, y la Ley de Puertos.

-Establecer y mantener procesos que permitan efectuar la Verificación Obligatoria Anual bajo el Código PBIP, por medio de Auditoría Externa de Protección Portuaria a las instalaciones portuarias concesionadas en la República de Panamá.

-Garantizar, que los Ejercicios y la Práctica de protección, se realicen con la finalidad de someter a prueba los Planes de Protección Portuaria.

-Mantener actualizado el Módulo de Seguridad Marítima del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GISIS).

-Establecer los pasos específicos a seguir, para el cambio en niveles de protección



Implementación de Dron Subacuático

portuaria, su comunicación y notificación como instrucción preventiva, con la finalidad de enfrentar un suceso que afecte a la protección marítima y portuaria.

-Realización de Reunión Anual de Oficiales de Protección de las Instalaciones Portuarias.

-Otros aspectos importantes sobre la gestión de la implementación de la protección portuaria.

- Relación exitosa entre la AMP y las Instalaciones Portuarias (OPIP), manteniendo una buena gestión en general, en especial, la actualización del punto de contacto de toda la estructura de la protección de cada Puerto.
- Todos los Puertos mantienen una estructura organizacional reforzada, identificando claramente, el rol del personal con funciones de protección, lo que ha permitido mejorar cada proceso. Aunado, al compromiso que han mostrado la Gerencia General, Gerentes de los Puertos y los Gerentes de la Seguridad y Protección Portuaria.



Prácticas de Protección Portuaria



Implementación de Dron Subacuático

- Existencia efectiva de Comité de Protección Portuaria, tanto de la AMP, como de cada Instalación Portuaria, reforzando así, la gestión integral para el mejor desarrollo de la seguridad y protección en general.
- La AMP mantiene exitosamente, la metodología de Grupo de OPIP, por medio de chat – celular, para una comunicación integral para cualquier actividad.
- En distintas áreas, los OPIP han desarrollado junto con Autoridades locales, lo denominado “Comercio Puerto Vigilante”, mecanismo por medio de grupo chat-cel., por ayuda mutua para la prevención y mitigación ante cualquier suceso.
- Realización de capacitaciones y entrenamientos necesarios sobre la seguridad y protección portuaria, y de ciberseguridad, entre otros aspectos.
- Inicio e implementación del uso de Drones Subacuáticos por los OPIP.
- Reducciones significativas de

deficiencias (hallazgos - No conformidades), producto de las Verificaciones Anuales de Cumplimiento.

- Aumento de la vigilancia por medio de sistema de CCTV, sensores de movimiento y otras tecnologías.
- Intercambio efectivo de la Declaración de Protección Marítima, en la interfaz buque – puerto.
- Como parte de la cooperación bilateral entre Panamá y EE.UU., desde el año 2006, la Guardia Costera (USCG) y la AMP trabajan en conjunto para el desarrollo de las capacidades y mejores prácticas en el ámbito de la protección portuaria en las instalaciones portuarias a las que les aplica el código PBIP en Panamá. De todas las visitas recibidas, la AMP, a través del Departamento de Protección Portuaria, han atendido las solicitudes y llevado a cabo las respectivas visitas a distintas instalaciones portuarias para que ellos pudiesen conocer los Puertos, observar las mejores prácticas de protección portuaria y ver el grado



de implementación del Código PBIP. De acuerdo a la última visita realizada en el año 2024, el resultado fue satisfactorio, haciéndose mención taxativa de su forma textual, según nota oficial del USCG, que dice:

The IPS Program has determined that the Republic of Panama continues to substantially implement the ISPS Code.

Your country's accomplishments in implementing effective port security measures demonstrate its ongoing commitment to port security. Attached are suggestions for your consideration. Please share them with the appropriate port facilities.





PRÁCTICAS EXITOSAS SOBRE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD PORTUARIA

ING. JULIO CESAR VERA CACERES
PRESIDENTE DEL DIRECTORIO
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE NAVEGACIÓN Y PUERTOS
(ANNP)
PARAGUAY

Misión: Administrar y operar todos los puertos públicos y mantener la navegabilidad de los ríos, a fin de contribuir al crecimiento sustentable del país.

Visión: "Empresa pública caracterizada por su gestión dinámica e innovadora; con responsabilidad ambiental y social."

La Unidad de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), dependiente de la Máxima Autoridad de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), en el marco del **Compendio de Materiales y Prácticas Exitosas en Protección y Seguridad Social**.

En cumplimiento a lo estipulado en el Manual de Organización y Funciones de la Unidad de PBIP se puede afirmar que:

La Unidad ha cumplido exitosamente con la Identificación y Determinación de las Terminales Portuarias Fluviales que serán objetos de Verificación e Informe para la Certificación Internacional de Declaración de Cumplimiento de las Instalaciones Portuarias.

• Prácticas Exitosas

De conformidad a lo establecido en el Código PBIP, la Unidad de PBIP ha determinado que los Puertos que serán objeto de Verificación y posterior Certificación son las Terminales Portuarias de Villeta y Pilar.

En este sentido es importante destacar que en el año 2019 la Unidad de PBIP ha realizado los trámites administrativos pertinentes para el llamado a consultoría especializada y reconocida por la Prefectura General Naval (PGN) de

Paraguay para la "Verificación, Elaboración del Plan de Protección y Certificación Internacional de Declaración de Cumplimiento de las instalaciones Portuarias Villeta y Pilar".

El llamado ha sido adjudicado en el mismo año y fue aprobada por la PGN con observaciones a ser cumplidas posteriormente y con plazos establecidos por la PGN. Es así que con la aprobación del Plan de Protección tiene una validez de 5 (cinco años) no así la Certificación Internacional de Declaración de Cumplimiento de las Instalaciones Portuarias que son renovadas anualmente previa corrección de las debilidades encontradas por los peritos de la PGN.

La Unidad de PBIP ha gestionado exitosamente ante la PGN desde el año 2020 al 2023 la Certificación Internacional de Declaración de Cumplimiento de las Instalaciones Portuarias de las Terminales fluviales de Pilar y Villeta.

Actualmente y teniendo en cuenta que la validez del Plan de Protección debe ser renovada, así como la Declaración de



Cumplimiento de las Instalaciones Portuarias que tienen vencimiento el 24 de diciembre de 2024, la Unidad de PBIP gestiona el proceso de nuevo llamado a "Verificación, Elaboración del Plan de Protección y Certificación Internacional de Declaración de Cumplimiento de las Instalaciones Portuarias Villeta y Pilar". ID. 455952, el cual ya fue Adjudicado y se encuentra en etapa de inicio. Fecha de inicio: 20/11/2024

En otro punto y de conformidad a las exigencias establecidas para que las Terminales Portuarias Fluviales cumplan con las condiciones adecuadas y observadas por la PGN referente a la Protección de las Instalaciones Portuarias objetos de certificación; la Unidad de PBIP, ya solicitó a la Unidad Operativa de Contrataciones (UOC) el llamado correspondiente y tuvo respuesta favorable de Máxima Autoridad de la Institución (MAI), "Instalación de Sistema de Control Contra Incendio en las Terminales Portuarias de Asunción, Villeta y Pilar. ID. 456124, adjudicada y en etapa de inicio. Fecha de inicio: 25/11/2024





•Iniciativa, Innovaciones.

La Unidad de PBIP, tiene proyectado la realización de planes de Protección para todas las Terminales Portuarias del país de acceso terrestre.

La instalación de Sistema de Control Contra Incendio en todas las Terminales Portuarias del país de acceso terrestre, en base a los datos recabados in situ por la Unidad de PBIP.

Implementación de ingreso de camiones con sistema digital.

La Implantación e Implementación de la Digitalización Portuaria.

Institución:

ADMINISTRACION NACIONAL DE NAVEGACION Y PUERTOS (ANNP)

Responsable:

Ing. JULIO CESAR VERA CACERES.

Contacto:

021 4372230 - (0981) 245787 (WhatsApp)

Correo Electrónico:

gerenciadepbipannp@gmail.com

