

# **ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE**

## **“ALMIRANTE MIGUEL GRAU”**

**Programa Académico de Administración Marítima y Portuaria**



### **VISIÓN PROSPECTIVA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE UN COMITÉ ASESOR SOBRE PROTECCIÓN DEL PUERTO EN EL PERÚ, 2020**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE  
LICENCIADA EN ADMINISTRACIÓN MENCIÓN EN EL ÁMBITO  
MARÍTIMO Y PORTUARIO**

**PRESENTADA POR:**

**ALARCÓN APOLINARIO, MELISSA ESTHEFANY  
HIDALGO BONILLA, JACKELINE NATTHALY**

**CALLAO, PERÚ**

**2020**

VISIÓN PROSPECTIVA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE UN  
COMITÉ ASESOR SOBRE PROTECCIÓN DEL PUERTO EN EL  
PERÚ, 2020

## **DEDICATORIA**

A Dios, por darme la vida y bendecirme en todo momento, a mis padres, pilares de mi vida que con su amor y motivación me ayudan a cumplir cada sueño, a todas las personas que me apoyaron en la realización de este objetivo. Mis más sinceros agradecimientos

*Alarcón Apolinario, Melissa Esthefany*

## **DEDICATORIA**

En primer lugar, a Dios por darme vida, salud y sabiduría para lograr mis metas.

A mí madre por ser mi guía y soporte desde que comencé este sueño y a todos mis familiares que lo hicieron posible.

*Hidalgo Bonilla, Jackeline Natthaly*

## **AGRADECIMIENTO**

A nuestra Alma Mater que nos abrió sus puertas del mundo del éxito y a los oficiales de marina mercante quienes con su amplia experiencia y conocimientos nos orientaron al correcto desarrollo y culminación con éxito este trabajo.

## ÍNDICE

	Pág.
Portada.....	i
Título.....	ii
Dedicatoria.....	iii
Agradecimientos.....	v
ÍNDICE.....	vi
LISTA DE TABLAS.....	ix
LISTA DE FIGURAS.....	x
RESUMEN.....	xi
ABSTRACT.....	xiii
INTRODUCCIÓN.....	xv

### **CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

1.1. Descripción de la realidad problemática.....	1
1.2. Formulación del problema.....	5
1.2.1. Problema general.....	5
1.2.2. Problema específico.....	5
1.3. Objetivos de la investigación .....	6
1.3.1. Objetivo general.....	6
1.3.2. Objetivos específicos.....	6
1.4. Justificación de la investigación.....	7
1.5. Limitaciones de la investigación.....	8
1.6. Viabilidad de la investigación.....	9

## **CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL**

2.1. Antecedentes.....	10
2.1.1. Antecedentes nacionales.....	10
2.1.2. Antecedentes internacionales.....	11
2.2. Marco Teórico.....	18
2.2.1. Protección marítima.....	18
2.2.1.1. Historia de la protección marítima.....	19
2.2.1.2. Importancia de la protección marítima.....	26
2.2.2. Protección portuaria.....	28
2.2.2.1. Fundamentos de la protección portuaria.....	32
2.2.2.2. Amenazas y problemas que enfrenta la protección portuaria.....	35
2.3. Marco legal.....	38
2.3.1. Internacional.....	38
2.3.2. Nacional.....	49
2.4. Marco conceptual.....	54

## **CAPÍTULO III: DISEÑO METODOLÓGICO**

3.1. Diseño de la Investigación.....	60
3.2. Procedimientos para el desarrollo de la investigación.....	63
3.3. Establecimiento de subcategorías.....	63
3.4. Muestra.....	64
3.5. Técnica, instrumento y herramienta de recolección de datos.....	66
3.6. Validez, fiabilidad y transferencia.....	67
3.7. Técnica para el procesamiento y análisis de los datos.....	69
3.8. Aspectos éticos.....	70

## **CAPÍTULO IV: RESULTADOS**

4.1. Analizar con visión prospectiva el desarrollo de la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el Perú, 2020.....	72
4.1.1. Comprender el marco legal involucrado con la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto.....	72
4.2. Teorización final.....	185

## **CAPÍTULO V: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

5.1. Discusión.....	190
5.2. Conclusiones.....	194
5.3. Recomendaciones.....	200

## **FUENTES DE INFORMACIÓN**

Referencias bibliográficas.....	204
Referencias hemerográficas.....	205
Referencias electrónicas.....	206

## **ANEXOS**

Anexo 1.	Matriz de consistencia.....	209
Anexo 2.	Ataques que dieron origen a la creación de un marco regulatorio en asuntos de protección marítima	211
Anexo 3.	Repertorio de recomendaciones practicas sobre protección en lo puertos.....	215
Anexo 4.	Autoridad Portuaria Nacional.....	229
Anexo 5.	Definiciones conceptuales de matriz categorial.....	233
Anexo 6.	Cuestionario exploratorio sobre el Comité Asesor sobre la Protección del Puerto.....	234
Anexo 7.	Guía de entrevista aplicada a las unidades de información que forman parte del muestreo por rastreo	236
Anexo 8.	Validación de técnica, instrumento y herramienta de recolección d datos del presente trabajo de investigación.....	238
Anexo 9.	Consentimiento informado para aplicación de cuestionario entrevistas.....	257
Anexo 10	Matriz metodológica.....	259

## LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1: Establecimiento de subcategorías .....	64
Tabla 2: Muestreo no probabilístico aplicado al presente trabajo de investigación.....	65
Tabla 3: Relación entre la técnica, instrumento, herramienta de recolección de datos y la muestra que componen las unidades de información.....	67

## LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1: Para que el comercio fluya de forma efectiva, las conexiones entre buques, puertos y personas tienen que ser seguras.....	19
Figura 2: Desde la época de Barbanegra hasta los piratas del estrecho de Malaca, la piratería se ha mantenido como una amenaza latente a la libertad de la navegación.....	23
Figura 3: Concepto moderno de seguridad marítima, seguridad portuaria, protección marítima y protección portuaria.....	25
Figura 4: La protección marítima responde a una necesidad fundamental para garantizar el flujo de la carga eficientemente perfilando un desarrollo económico mundial.....	28
Figura 5: Vista panorámica del puerto del Callao, Perú.....	30
Figura 6: Zonas que componen un puerto marítimo.....	32
Figura 7: Riesgo, amenaza y vulnerabilidad.....	36
Figura 8: Principales amenazas a la protección portuaria.....	37
Figura 9: Niveles de protección según el Código PBIP.....	41
Figura10: Portada del Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos.....	47
Figura11: Portada sobre protección marítima y el código PBIP.....	48
Figura12: Autoridad Portuaria Nacional.....	51

## **RESUMEN**

**Objetivo:** La presente investigación tuvo como objetivo analizar con visión prospectiva el desarrollo de la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto (CAPP) en el Perú, 2020.

**Metodología:** Fue una investigación de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño fenomenológico. Se aplicaron dos tipos de muestreos no probabilísticos. Uno intencional (10 unidades de información) y otro por rastreo (10 unidades de información), el cual estuvo compuesta por sujetos involucrados en las entidades que formarían parte del CAPP, así como de especialistas sobre asuntos de protección portuaria. Se hizo uso de técnicas de recolección de datos tales como la encuesta y la entrevista, cuyo contenido fueron validados por expertos en los asuntos de protección portuaria.

**Resultados:** Los resultados comprenden un conjunto de teorizaciones que emergieron directamente de la información proporcionada de las unidades información, estructurados de forma secuencial en correspondencia con el establecimiento de las categorías definidas como: Marco legal, situación actual,

estructura, visión proyectiva, y sensibilización en aspectos de protección; sirvieron de base argumentativa para plantear los escenarios respecto al CAPP.

**Conclusiones:** Las conclusiones a las que se arribó se sintetizan en que existen dos panoramas que podrían observarse a futuro sobre la implantación del CAPP. El primero tiene que ver con no disponer de personal competente en los diferentes órganos que lo conformarían y por otra parte el riesgo de que se pueda filtrar información sensible que pueda ser aprovechada por bandas criminales dentro de la actividad comercial que se realizaría en los puertos a nivel nacional.

**Palabras clave:** Visión, Prospectiva, Implantación, Comité, Asesor, Protección, Puerto, CAPP.

## **ABSTRACT**

**Objective:** The present research aimed to analyze with a prospective vision the development of the implementation of the Advisory Committee on Port Protection (CAPP) in Peru, 2020.

**Methodology:** It was an investigation with a qualitative approach, basic type, exploratory level and phenomenological design. Two types of non-probabilistic sampling were applied. One intentional (10 information units) and the other by tracking (10 information units), which was composed of individuals involved in the entities that would be part of the CAPP, as well as specialists on port security matters. Data collection techniques such as the survey and the interview were used, the content of which was validated by experts in port security matters.

**Results:** The results comprise a set of theorizations that emerged directly from the information provided from the information units, structured sequentially in correspondence with the establishment of the categories defined as: Legal framework, current situation, structure, projective vision, and awareness in protection aspects; they served as an argumentative basis to raise the scenarios regarding the CAPP.

Conclusions: The conclusions reached are summarized in that there are two scenarios that could be observed in the future on the implementation of the CAPP. The first has to do with not having competent personnel in the different bodies that would comprise it and, on the other hand, the risk that sensitive information could be leaked that could be used by criminal gangs within the commercial activity that would be carried out in the ports to Nacional level.

**Keywords:** Vision, Prospective, Implementation, Committee, Adviser, Protection, Port, CAPP.

## INTRODUCCIÓN

La presente investigación se refiere al Comité Asesor sobre Protección del Puerto, en adelante CAPP, el cual representa un órgano, que busque coordinar y gestionar soluciones a las crisis que puedan presentarse en asuntos vinculados a la protección portuaria.

La creación de dicho órgano, es propiciado por el Repositorio de recomendaciones prácticas sobre protección de los puertos el cual fue promovido por el Consejo de Administración de la OIT, la cual estableció un grupo de trabajo con la finalidad de elaborar un repertorio en la cual se establezcan consideraciones relacionados con la protección portuaria.

Para analizar esta problemática fue necesario conocer la base legal respecto a los asuntos de protección marítima establecido por la Organización Marítima Internacional, en adelante OMI, así como lo establecido en el Repertorio antes mencionado, considerando además el marco nacional, con la intención de ubicar el

alcance legal que determina la creación del CAPP y los objetivos que se corresponden con los instrumentos establecidos por OMI.

La investigación en razón a la problemática establecida se realizó por el interés de establecer una visión prospectiva sobre la implantación del CAPP a nivel nacional, sobre los cuales la Autoridad Portuaria Nacional, en adelante, APN, viene realizando esfuerzos en razón de su pronta creación, lo cual podría representar teóricamente un beneficio para la protección de los puertos.

En el ámbito académico respecto al campo de conocimiento que involucra la Administración Marítima y Portuaria, el presente estudio contribuye con un conjunto de apreciaciones teóricas sobre las categorías establecidas respecto a la implantación del CAPP, el cual forma parte de una línea de investigación que tiene una relación directa con la protección de los puertos a nivel nacional, para lo cual se propicia condiciones que llamen a buscar mayor información vinculado al contexto peruano.

En el ámbito profesional, el presente trabajo contribuye como una referencia para cuestionar y buscar alternativas de solución a los problemas que se desprenden de la implantación del CAPP, con lo que se podrá mejorar diversos aspectos en el desarrollo de mecanismos y recursos que contribuyan a su efectivo desarrollo en beneficio de los objetivos que enmarcan la protección portuaria.

La presente investigación partió de conocimientos previos basados en la revisión de la literatura sobre investigaciones realizadas a nivel nacional e internacional sobre el CAPP y asuntos vinculados a protección del puerto, los cuales sirvieron de base para establecer categorías apriorísticas de análisis de interés sobre los cuales se construyan constructos teóricos captadas de la información recopilada de las unidades de información para poder establecer las teorizaciones correspondientes.

Los objetivos del presente estudio se basaron en analizar con visión prospectiva el desarrollo de la implantación del CAPP en el Perú. De igual manera el contenido de la presente investigación se desarrolló en cinco (05) capítulos, los cuales se refieren a los siguientes aspectos:

CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA, se presenta la descripción y formulación del problema, los objetivos, la justificación, las limitaciones y la viabilidad de la investigación.

CAPITULO II: MARCO REFERENCIAL, comprende las investigaciones relacionadas al tema de estudio, conceptos y teorías asociadas a la temática a estudiar, así como un marco conceptual.

CAPITULO III: DISEÑO METODOLÓGICO, se presenta el diseño de investigación; procedimientos para el desarrollo de la investigación; establecimiento de subcategorías, muestra; técnica, instrumentos, y herramienta de recolección de datos; validez, fiabilidad y transferencia; técnicas para el procesamiento y análisis de los datos; y aspectos éticos.

CAPITULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN, se presentan los hallazgos obtenidos de la aplicación de los cuestionarios y las entrevistas aplicadas a

las unidades de información, señalando categorías emergentes con los cuales se realizó las teorizaciones respectivas.

CAPITULO V: DISCUSIONES, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES, se presentan las comparaciones con otros trabajos de investigación, las conclusiones del trabajo de investigación y las recomendaciones pertinentes al problema abordado.

Finalmente se incluyen las referencias generales y sus anexos correspondientes.

# **CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

## **1.1. Descripción de la realidad problemática**

La protección portuaria representa un conjunto de acciones que buscan mitigar y minimizar actos de naturaleza criminal que puedan afectar el desarrollo normal del transporte marítimo y el flujo comercial de la carga, tomando en consideración la zona marítima y terrestre, así como zonas geográficas adyacentes a las mismas.

A nivel internacional, según Indriago (2018) el 70 % de la superficie del planeta está cubierta por océanos, el 80 % del transporte internacional de carga se efectúa por vía marítima y el comercio marítimo supera en la actualidad el concepto de la economía para adentrarse en el campo de la cultura, por lo que representa un factor fundamental en el desarrollo de todos los países.

En tal sentido, la protección de las personas y el flujo de carga que se mueve dentro del sector marítimo portuario constituye una de las mayores

preocupaciones de las empresas y autoridades administrativas quienes establecen políticas que buscan frenar actos tales como contrabando, tráfico ilícito de drogas, terrorismo, polizonaje, etc., los cuales se derivan de disposiciones establecidas en el Código PBIP establecido por la Organización Marítimo Internacional, en adelante OMI.

Por otra parte, dicho marco regulatorio establece disposiciones de manera específica para las instalaciones portuarias y buques, dejando de lado otras zonas vinculantes a asuntos relacionados con la protección portuaria, dentro de un plano holístico, que represente una visión con mayor amplitud para enmarcar estrategias que puedan resultar eficientes en beneficio del comercio y el transporte marítimo.

Marí, Rodrigo y Librán (2012) comparten una idea similar al establecer que:

Hay que subrayar que no están justificadas todas las medidas que se toman con el argumento de favorecer dicha protección y, en ocasiones, las que se llevan a cabo parecen incoherentes con los objetivos que se proponen cumplir y tienden esencialmente a crear un clima de inseguridad entre los ciudadanos afectados (p. 11).

Un marco de carácter recomendatorio establecido por la reunión tripartita de expertos sobre protección, seguridad y salud en los puertos estableció el “Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos”, con el objetivo de orientar a los responsables de la protección portuaria identificar cometidos y tareas de los gobiernos, empleadores y trabajadores, contribuyendo

a mejorar la protección portuaria dándole un mayor alcance al marco normativo establecido en el Capítulo II-2 y en el Código PBIP (OMI y OIT, 2003).

Dicho marco con carácter recomendatorio establece la creación de un Comité Asesor sobre la Protección del Puerto (CAPP), lo cual representa una de las principales figuras operativas para cumplir con el objetivo de reforzar las medidas de protección de los puertos con un alcance de mayor amplitud, buscando siempre la posibilidad de reducir la amenaza que representan actos ilícitos para los puertos.

Bajo el marco recomendatorio países de los diversos continentes han optado por establecer como marco legal obligatorio dentro de sus respectivas jurisdicciones marítimas las medidas estipuladas en el mencionado repertorio desde ya hace varios años, entre los que destacan Estados Unidos, España, Bélgica, Grecia, Suiza, Inglaterra, India, Korea, Chile, Colombia, Ecuador, Nicaragua, México, etc. (L. Musolino, comunicación personal, 10 de diciembre de 2019).

En esa misma línea de ideas, tomando en consideración los argumentos en razón de las recomendaciones del repertorio, el Perú, se proyecta a Implantar un Comité Asesor sobre Protección del Puerto en las principales zonas portuarias a nivel nacional, con el fin de establecer un marco normativo de cooperación entre distintas autoridades con competencias y responsabilidades en asuntos de protección.

Es así como la mencionada situación provee una interrogante que exige realizar un análisis sobre las condiciones sobre las cuales se intentan implantar el marco regulatorio en el ámbito nacional, lo cual posee características particulares que forman parte de aspectos susceptibles a ser investigados referentes al Comité.

De este modo, ante lo antes planteado, el presente estudio, busca realizar un análisis con visión prospectiva sobre la situación actual sobre cómo se viene llevando el proceso y cuáles serían los escenarios posibles que se presentarían en un futuro próximo respecto a dicha acción que busca mejorar la protección portuaria en el ámbito nacional.

## **1.2. Formulación del problema**

### **1.2.1. Problema general**

¿Cómo se desarrollará la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el Perú, 2020?

### **1.2.2. Problemas específicos**

- ¿Qué marco legal se encuentra involucrado con la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto?

- ¿Cómo es la situación actual sobre la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto llevada a cabo por la Autoridad Portuaria Nacional?

- ¿Quiénes serían los posibles integrantes que conformarán el Comité Asesor sobre Protección del Puerto?

- ¿Qué visión proyectiva se maneja sobre la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto?

- ¿Cómo es la situación actual sobre sensibilización en aspectos de protección en el contexto nacional?

- ¿Cuál es la visión prospectiva sobre la Implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el contexto nacional?

### **1.3. Objetivos de la investigación**

#### **1.3.1. Objetivo general**

Analizar con visión prospectiva el desarrollo de la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el Perú, 2020.

#### **1.3.2. Objetivos específicos**

- Comprender el marco legal involucrado con la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto.

- Examinar la situación actual sobre la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto llevada a cabo por la Autoridad Portuaria Nacional.

- Identificar los posibles integrantes que conformarán el Comité Asesor sobre Protección del Puerto.

- Establecer una visión proyectiva de las ventajas y desventajas sobre la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto.

- Entender la situación actual sobre la sensibilización en aspectos de protección en el contexto nacional.

- Formular una visión prospectiva sobre la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el contexto nacional.

#### **1.4. Justificación de la investigación**

La presente investigación se justifica y adquiere importancia enfocando los siguientes aspectos:

- Conveniencia: El presente estudio servirá para establecer nuevos estudios donde se enfoquen problemáticas con mayor profundidad, partiendo de un conocimiento con base científica relacionados con los diversos aspectos que se pueden relacionar con la implantación del Comité o asuntos relacionados a protección portuaria en general.

- Relevancia social: El presente estudio da apertura a una línea de investigación lo cual podría orientar o llamar a nuevos investigadores para que muestren interés en asuntos que suelen ser importantes y trascendentales dentro de la comunidad portuaria nacional.

- Implicaciones prácticas: Con los resultados obtenidos se pretende acrecentar los conocimientos vinculados a la implantación de un Comité asesor sobre protección del puerto a nivel nacional, con cuya información las autoridades o figuras operativas relacionadas con los asuntos mencionados puedan poseer un mayor alcance de conocimiento con el objetivo de someterse a discusión o

ayude a tomar decisiones asertivas en relación con mejorar una condición a través de las recomendaciones que se establecen en el repertorio.

-Valor teórico: El presente trabajo plasma una estructura y sistematización teórica lo cual orienta a futuros investigadores a elaborar marcos referenciales vinculados al tema central de análisis y someterlas a discusión o crítica.

-Utilidad metodológica: De acuerdo con la postura metodológica adoptada para el cumplimiento de los objetivos del presente estudio y la flexibilidad de los estudios cualitativos, el presente estudio contribuye con un procedimiento el cual se fundamenta en procesos y criterios lógico-científico para seguir elaborando diversos métodos para resolver interrogantes que se relacionan con estudios desarrollados dentro de líneas de investigación en concordancia con la protección portuaria y marítima en general.

### **1.5. Limitaciones de la investigación**

No existió información que plasme antecedentes directos sobre el objetivo y línea de investigación establecidos, por lo que apelando a criterios metodológicos y teóricos se eligieron antecedentes que guarden similitud tanto desde el punto de vista de los enfoques abordados y el material informativo que ayude a asentar los componentes teóricos para un análisis adecuado del proceso investigativo.

Así también, se puede establecer como una limitación la poca o nula bibliografía actual que existe respecto a asuntos de protección marítima y portuaria a nivel nacional, lo cual conlleva a que mucho material recopilado este representado por fuentes internacionales.

Por otra parte, debido a la situación epidemiológica que atraviesa el país (Covid – 19) fue imposible realizar una entrevista presencial, sin embargo, con la ayuda de las tecnologías de información y comunicación que brinda el internet se pudo realizarlas de manera virtual, recabando de esta manera la información necesaria para cumplir con los objetivos de estudio.

### **1.6. Viabilidad de la investigación**

La presente investigación fue viable porque se contó con el recurso humano y económico para responder a la interrogante planteada en el presente informe de investigación, de esta manera que pudo responder de manera satisfactoria a los objetivos establecidos obteniendo conclusiones con el rigor científico que caracteriza una tesis dentro del ámbito académico profesional.

## **CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL**

### **2.1. Antecedentes**

#### **2.1.1. Antecedentes nacionales**

La presente investigación se respalda en el antecedente nacional de Begazo, Borja y Flores (2019) con su trabajo de investigación realizado en la Escuela Nacional de Marina Mercante titulado: *“Propuestas para mejorar la eficacia del sistema de gestión de la protección marítima portuaria nacional: Un cambio en la imagen del comercio exterior del Perú”*. Se plantearon como objetivo elaborar una propuesta que integre oportunidades de mejora que podrían contribuir con la eficacia del sistema de gestión de la protección marítima portuaria nacional. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño investigación – acción. Las técnicas de recolección de datos utilizadas fueron la observación, la documentación, la entrevista y la encuesta. Se aplicó un muestreo no probabilístico por conveniencia (10 aplicó un muestreo no probabilístico por conveniencia (10

instalaciones portuarias nacionales), de casos tipo (40 Autoridades, 100 Oficiales de protección de las instalaciones portuarias [OPIPs], y 100 Usuarios portuarios), y de expertos (10 Autoridades y 10 Oficiales de protección de las instalaciones portuarias [OPIPs]). Los resultados plasmaron que las causas principales a las deficiencias del sistema de gestión de la protección marítima portuaria se hallaban relacionados con: Normativa, personal de protección, sistemas de información, presupuesto, medición y monitoreo, imagen del comercio. De esta manera concluyeron estableciendo 25 propuestas de mejora, las cuales fueron estructuradas y definidas sistemáticamente con el fin de contribuir positivamente con la eficacia del sistema de gestión de la protección marítima portuaria a nivel nacional.

### **2.1.2. Antecedentes internacionales**

Entre los antecedentes internacionales destaca Asraful y Rahman (2020), en la Universidad Marítima de Bangladesh - India, con su trabajo de investigación titulado: “*Régimen legal del código PBIP: Protección marítima en Bangladesh*”. Se propusieron como objetivo analizar el Código PBIP con la intención de buscar nuevas formas que sean efectivas para hacer frente a los incidentes ocurridos últimamente los cuales hacen más exigente la necesidad de establecer medidas actuales respecto a las amenazas de protección portuaria. Fue un estudio de características cualitativas, nivel exploratorio, tipo básica y diseño no experimental. Así también utilizaron como técnica de recolección de datos e información a la documentación. Entre las principales unidades de información que se analizaron se tuvieron en cuenta la normativa

internacional, nacional y las fuentes de incidentes que atentaron a las medidas de protección establecidas. Los resultados establecieron un análisis crítico y ordenando respecto al origen de la implantación del Código PBIP, su alcance, los niveles de seguridad establecidos, las obligaciones respecto a las figuras operativas, y recomendaciones en relación con una implementación acorde con la actualidad. Entre sus principales conclusiones sostuvieron que el Código PBIP puede considerarse como un refuerzo para desarrollar la protección del servicio portuario en la industria naviera con el fin de garantizar la excelencia del transporte marítimo de exportación e importación en todo el mundo, en tal sentido, exhortaron al gobierno poner mayor atención a las medidas de protección de tal manera que se mantenga a Bangladesh en el mundo económico azul.

Ávila-Zuñiga (2018), en la Universidad Marítima Mundial – Suecia, con su trabajo de investigación titulado: “*Construyendo una política nacional de seguridad marítima*”. Se propuso como objetivo elaborar un análisis crítico de la situación actual respecto a la protección portuaria en México, con especial atención a la implantación y cumplimiento del Código PBIP, lo cual incluye el establecimiento del estado del arte y la armonización de la legislación nacional con la internacional. Caracterizó su estudio como de enfoque cualitativo, tipo básico, nivel exploratorio y diseño investigación-acción. Utilizó como técnica de recolección de datos la documentación. Se analizaron los planes de protección de las instalaciones portuarias, planes de protección de los buques, las evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias, las evaluaciones de protección del buque, los incidentes reportados y sus

respectivos informes investigativos. Los resultados establecieron una sistematización crítica respecto a la implantación del Código PBIP; la apertura del negocio en plataformas petroleras en México lo cual asocia un riesgo potencial de protección; la mejora de la protección en México en razón a acciones de privatización, militarización o la combinación de ambos; la reorganización del régimen de protección portuaria en México; y los procedimientos integrados para el reporte de incidentes de protección. Entre su principal conclusión destacó la situación caótica existente respecto a la protección portuaria, en donde identificó la falta de cumplimiento de la normativa internacional y la aparición de riesgos potenciales en perjuicio de los administradores de puertos, operadores de terminales, plataformas petroleras, armadores, fletadores, etc., por lo que exhorta armonizar el marco legal otorgando a CUMAR (Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria) el fortalecimiento orientado indispensable para garantizar el cumplimiento de las normas de protección portuaria.

Bernard (2015), en la Universidad Laurea de Ciencias Aplicadas de Leppavaara – Finlandia, con su trabajo de investigación titulado: *“Protección portuaria – Amenazas y vulnerabilidades, Caso puerto Takoradi”*. Se propuso como objetivo identificar las amenazas y vulnerabilidades relacionados con el puerto de Takoradi y finalmente recomendar medidas para superar las amenazas y vulnerabilidades identificadas. Fue un estudio de enfoque cualitativo, nivel exploratorio, tipo básica y diseño estudio de caso. Utilizó como técnicas de recolección de datos la observación, la entrevista, la encuesta y la documentación. Las unidades de información seleccionadas

corresponden a las figuras operativas, documentación sobre materia de protección portuaria tanto internacional como nacional y el espacio geográfico del puerto en cuestión. Se estudiaron varias categorías de posibles amenazas y vulnerabilidades a lo largo de la revisión de la literatura, sin embargo, debido a que cada puerto presenta un conjunto único de amenazas y vulnerabilidades, era necesario analizar críticamente cómo se realizan las operaciones del puerto de Takoradi. Los resultados del estudio revelaron la fortaleza y las vulnerabilidades dentro del sistema de seguridad en el puerto de Takoradi, además de las fortalezas y debilidades, así como las posibles amenazas que enfrentan los sistemas de seguridad. De esta manera concluyó sosteniendo que es importante identificar cómo el factor humano es determinante en la implantación exitosa de las medidas de seguridad portuaria, por lo cual estableció una serie de recomendaciones para el puerto de manera específica.

Jeong (2013), en la Universidad Marítima Mundial – Suecia, con su trabajo de investigación titulado: “*Progreso y desafíos: diez años después del Código PBIP*”. Se planteó como objetivo analizar el progreso y los desafíos del Código PBIP la cual tiene una historia de diez años desde que entró en vigor en el año de 2004, tomando en consideración las experiencias reales de Korea con respecto a la implantación del Código PBIP. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño no experimental. Utilizó como técnicas de recolección de datos la documentación. Entre las unidades de información que se analizaron se tuvieron en cuenta informes publicitados de los Gobiernos Contratantes de la OMI, incluido informes

coreanos y los materiales oficiales. Así también se visualizaron informes de los datos respecto a la efectividad del Código PBIP pertenecientes a la Oficina Marítima Internacional sobre piratería y el robo a mano armada. Los resultados permitieron plasmar un panorama general sobre cómo el Código PBIP ha contribuido a mejorar la seguridad marítima en muchos aspectos, tales como en la creación de capacidad, infraestructura, sensibilización, organización exitosa de eventos de importancia internacional y reducción de incidentes de protección, así como poner en cuestionamiento la confusión debido a la discrepancia entre la ley del Código PBIP de Korea y el Código PBIP de la OMI, cuyo enfoque limitado en la interfaz buque-tierra determina la falta esencial de exigibilidad de la OMI en respuesta a los incidentes que siguen suscitando. De esta manera concluyó estableciendo que sobre la base del progreso y desafíos del Código PBIP de Korea existe la necesidad de mejorar la protección del mundo marítimo internacional, planteando una legislación sofisticada a nivel nacional e internacional, bajo un marco de exigibilidad establecido por la OMI.

Así también, Elizalde (2012), en la Universidad Autónoma de Barcelona - España, realizó un estudio para aspirar al título de Doctor en Derecho titulado: *“La incidencia de las normas de protección marítima en el transporte marítimo”*. Se propuso como objetivo analizar el marco normativo internacional que tiene como objetivo reprimir y suprimir las amenazas, así como su incidencia en los contratos de transporte y de seguro marítimo. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio, y diseño no experimental. Utilizó como técnica de recolección de datos a la

documentación. Los resultados se sistematizaron en relación con las siguientes etiquetas: La protección marítima y las amenazas al transporte marítimo; y los programas de protección en el transporte marítimo. Entre sus principales conclusiones sostuvo que los objetivos de la seguridad marítima y de la protección marítima son diferentes, ya que la primera tiene como objetivo evitar siniestros de los buques, así como prevenir las pérdidas, lesiones o muertes de los tripulantes de un buque, que puedan surgir como consecuencia de un percance humano o causas naturales, mientras que la protección marítima tiene como objetivo evitar daños de los buques o impedir las lesiones o muertes de los tripulantes de las naves, que son ocasionados por actos premeditados o deliberados. Añadió también que el término de protección marítima surgió con la adopción del Código PBIP, y que la piratería siempre ha sido una amenaza en contra de los buques y su tripulación, y que, en cambio, el terrorismo y el narcotráfico marítimo han surgido como amenazas en contra de la protección marítima a finales del siglo XX.

Por último, Khwela (2009), en Universidad de Stellenbosch – Sudáfrica, realizó un estudio titulado: *“La importancia de la protección portuaria a la protección marítima”*. Se propuso como objetivo analizar la situación actual de los puertos de Sudáfrica de la región del África meridional, para tratar de establecer la importancia para el desarrollo económico que gira en torno al concepto global de la protección marítima. Fue un estudio de características cualitativas, tipo básica, nivel exploratorio y diseño narrativo. Utilizó como técnica de recolección de datos e información la documentación. Entre las unidades de información analizadas se consideraron: La regulación

internacional sobre materia de protección (Código PBIP), las disposiciones legislativas del marco nacional de los puertos de Sudáfrica, los reglamentos de protección marítima, informes de amenazas identificadas y las contramedidas establecidas. Los resultados establecieron una sistematización que contrasta la norma internacional y nacional de protección, así como un caso de análisis representativo referente al puerto de Durban, en la cual se identificaron un conjunto de aspectos necesarios para un análisis crítico sobre las actividades que se deben de establecer en relación con las medidas de protección portuaria. De esta forma, concluyó sosteniendo que los efectos del Código PBIP han hecho que el transporte marítimo y el manejo de los puertos no sean los mismos, y que es fundamental la sensibilización de todos los actores quienes poseen responsabilidades en materias de protección, por lo que es necesario que el Centro de Coordinación de Protección Marítima y el Comité Asesor de Protección Marítima locales sean mejorados para que el conjunto de normas a aplicar, los cuales serán supervisadas por ambas instituciones, sean implantadas y preservadas eficazmente, enfatizando en la protección de puertos y buques, controlando y regulando el acceso a áreas sensibles lo cual es considerada la piedra angular del Código PBIP, apelando a aplicar procedimientos operativos estándar inequívocos.

## **2.2. Marco teórico**

### **2.2.1. Protección marítima**

Según Begazo, Borja y Flores (2019) el concepto de protección marítima se encuentra vinculado al conjunto de:

Medidas orientadas a garantizar la capacidad de reducir el riesgo de pérdidas, lesiones o muertes, causadas como consecuencia de actos premeditados o deliberados de carácter criminal que violan el derecho marítimo protagonizado contra los buques y/o instalaciones portuarias o a través de estos (p. 44).

Asimismo, Klein (2011) manifiesta que el término de protección marítimo puede tener diferentes significados dependiendo de quién esté utilizando el término y en el contexto en el cual se utilice, pero que en el sentido más general de la defensa de los países con intereses marítimos se atribuye a todas las medidas que se implantan con el propósito de garantizar la libertad de navegación, el flujo del comercio y la protección de los recursos oceánicos.

En tal sentido, orientado a la actividad comercial que se da a través del transporte marítimo se puede definir a la protección portuaria, como el conjunto de medidas que buscan que el comercio marítimo fluya de forma efectiva, garantizando que los flujos de carga circulen entre los nodos portuarios los cuales a su vez mantienen una estrecha conexión con los buques.

Por lo general las medidas que se admiten como parte del marco de lo que se conoce como protección marítima son formuladas para contrarrestar actos tales como piratería; terrorismo; narcotráfico y otras formas de delincuencia transnacional, destrucción ambiental, polizonaje, y otros, que en conjunto debilitan los sistemas de protección marítimo en las diversas naciones, por lo que la exigibilidad de un marco normativa para hacer frente a diversas situaciones adversas es de suma importancia para el desarrollo de la economía azul que beneficia a los estados de manera significativa.



*Figura 1.* Para que el comercio fluya de forma efectiva, las conexiones entre buques, puertos y personas tienen que ser seguras.

Fuente: Recuperado de <https://www.worldenergytrade.com/>

### **2.2.1.1. Historia de la protección marítima**

Se puede establecer que el concepto de protección marítima actual se estableció a raíz de la catástrofe ocurrida el 11 de setiembre de 2001 lo cual afectó a las Torres Gemelas de Nueva York por manos terroristas, causando un impacto importante en la comunidad internacional.

Dicho acontecimiento trajo consigo una serie de secuelas las cuales se tradujeron en una serie de acciones que fueron impulsadas por el gobierno estadounidense, los cuales el Capitán de Marina Mercante egresado de la Academia de Marina Mercante de Estados Unidos Fred Evans (2004) relata considerando los siguientes puntos:

-Ante el atentado de las Torres Gemelas, el presidente George W. Bush paralizó toda la actividades vinculadas al sistema de transporte nacional aéreo, terrestre y marítimo.
-Se toma conocimiento de la vulnerabilidad de los puertos por lo que se otorga a la Guardia Costera a patrullar áreas de seguridad consideradas de alto valor para los intereses del país.
-Las entradas y salidas costeras a las instalaciones portuarias reciben la asistencia de protección proveniente de las fuerzas de la guardia nacional y agencias policiales locales.
-Así también el tráfico ferroviario y de camiones de carga se redujo severamente hasta que se pudieron implementar análisis satisfactorios y procedimientos de rastreo y búsqueda en la carga.
-Con el sistema de transporte paralizado, hubo un impacto en la economía del país, los vuelos se reanudaron, pero con un número de vuelos limitados (50 % de la capacidad hasta un año y medio después del atentado); por otra parte, el transporte de carga de realizaban por las fronteras de Canadá y México hasta los años de 2002 y 2003. Igual situación se dio con el transporte ferroviario.
-El congreso estadounidense aprobó la ley de protección del transporte, la cual estableció reformas priorizando medidas para la protección aérea, marítima y portuaria específicamente.
-Dos años antes del atentado, el ex presidente Bill Clinton había comisionado un grupo de expertos en protección portuaria para analizar aspectos críticos y de conspiraciones que pudieran atacar a las infraestructuras portuarias.
-Luego de un período de 1 año visitando puertos para realizar análisis de protección, se llegó a la conclusión que la red portuaria no poseía estándares y políticas de protección.
-Se pudo conocer que las autoridades con responsabilidades en asuntos necesarios para la protección portuaria trabajaban de forma independiente, con lo cual los grupo criminales habían aprovechado dichas brechas organizacionales para cometer actos ilícitos.
-La comisión estableció un conjunto de recomendaciones producto del análisis realizado, los cuales si hubieran sido implementadas hubieran podido resolver muchas interrogantes respecto a las vulnerabilidades y debilidades en relación con los puertos e instalaciones portuarias.
-Se planteó introducir legislación nueva en abril del 2001, antes del atentado, para responder a los hallazgos de la comisión de protección portuaria Clinton, a los cuales solo la comunidad portuaria

de la Florida, quienes recibían los más grandes buques containeros y de cruceros a nivel de estado local aprobó un riguroso código para asuntos de protección portuaria y marítima con el fin de establecer acciones de cómo combatir acciones criminales.
-En enero de 2002, una delegación de la Guardia Costera de los Estados Unidos (USCG) abordó a la OMI con una recomendación escrita titulada "Prevención y supresión de actos de terrorismo en contra del transporte marítimo internacional".
-El conjunto de recomendaciones enviadas a la OMI, las cuales fueron realizadas por un grupo de expertos de USCG en materia de protección portuaria, para ser adoptadas en el encuentro anual de diciembre de 2002, alcanzarían un impacto sobre el concepto de seguridad marítima para la gente de mar en su estancia a bordo del buque en la mar o en los puertos, las costas portuarias, muelles, terminales marítimos comerciales e instalaciones afines.
-Dichas acciones darían origen a normas de alcance internacional, los cuales produjeron enmiendas a uno de los Convenios pilares del transporte marítimo (Convenio SOLAS) introduciendo un nuevo código orientado a la protección de buques e instalaciones portuarias (Código PBIP). (Ver Anexo 2).

No cabe duda que lo ocurrido el 11 de setiembre tuvo un origen histórico en la creación y preocupación por establecer un marco normativo internacional vinculado a los aspectos de lo que en la actualidad se conoce como protección marítima, sin embargo, dicho concepto de manera tácita se incluía desde años anteriores dentro del concepto de seguridad marítima.

En un sentido amplio, las medidas que se implantaban o que buscaban mitigar amenazas relacionadas con el transporte marítimo y lo portuario, antes del 11 de setiembre del 2001, se manejaba dentro del concepto de seguridad marítima.

Elizalde (2012) sostuvo que a lo largo de la historia se puede establecer nítidamente dos orientaciones conceptuales vinculados a lo

que se conoce como “seguridad marítima”. La primera vinculada a la seguridad del buque y del medio marino, y luego de los atentados de Nueva York se amplía el concepto para abarcar protección marítima.

En ese orden de ideas, Willis (2004) manifestó sobre las normas que después del 2001 la OMI buscó implantar lo siguiente: “La nueva regulación cambió del binomio seguridad (safety) y facilitación del comercio, al trinomio seguridad (safety), protección (security) y facilitación del comercio” (p. 12).

De lo antes expuesto por los autores, se puede rescatar que los conceptos sobre seguridad marítima y protección marítima han ido sufriendo cambios a lo largo de los procesos históricos que se vinculan con las actividades marítima y portuarias, cuyos acontecimientos siempre han traído situaciones consideradas adversas para su desarrollo como actividad económica que beneficia a los países del mundo.

Los problemas relacionados con la protección marítima han existido desde la noche de los tiempos, como cuando los barcos comenzaron a trasladar mercancías de un lugar a otro, y en la actualidad los problemas tienen la misma esencia solo conversiones y modos cada vez más adecuadas a nuestros tiempos.

Aunado a lo establecido, Evans (2004) sostuvo que, a lo largo de la historia marítima, el garantizar la protección de los buques en la misma mar y puertos fue todo un reto. Desde los días del pirata Barbanegra, aprovechando los galeones españoles para realizar actos amenazantes de secuestro y rescate hasta los que se realizaron en los últimos años en el estrecho de Malaca en Asia, el entorno marítimo siempre ha estado lleno de oportunidades para que los delincuentes realicen actos de violencia y otros delitos.



*Figura 2.* Desde la época de Barbanegra hasta los piratas del estrecho de Malaca, la piratería se ha mantenido como una amenaza latente a la libertad de la navegación.

Dado a la naturaleza del entorno en donde se desarrolla el transporte marítimo, luego de la implementación del famoso Código PBIP se establecieron dos conceptos que otorgaban la etiqueta de seguridad marítima (Safety – Seguridad del buque y seguridad del medio marino) y protección marítima (Security – Protección del buque y protección de las instalaciones portuarias), todo ello lógicamente para definir orientaciones normativas con un objetivo específico dentro del ámbito marítimo global.

Por otra parte, en un sentido más estricto y acotado Begazo, Borja y Flores (2019) plantean la siguiente taxonomía aplicada a los conceptos de seguridad marítima, protección marítima, incluyendo además los conceptos de protección marítima y protección portuaria.

El principal criterio conceptual que los autores señalan es diferenciar los términos seguridad y protección. Consideran “seguridad” al conjunto de medidas que buscan mitigar accidentes que pudiesen ser ocasionados por causas involuntarias, mientras que el concepto de “protección” lo direccionan a medidas que buscan mitigar accidentes que pueden ser causados de manera planificada y de carácter criminal.

Se atribuye el concepto de “seguridad marítima” a las medidas tanto para el buque y el medio marino; para “seguridad portuaria” a medidas tanto como para puertos, instalaciones y terminales portuarios; de la misma manera para lo que es “protección marítima” lo relacionado con el buque y el medio marino; y “protección portuaria” lo referido a puertos, instalaciones y terminales portuarios (Begazo, Borja y Flores, 2019).



*Figura 3.* Concepto moderno de seguridad marítima, seguridad portuaria, protección marítima y protección portuaria.

Fuente: Propuestas para mejorar la eficacia del sistema de gestión de la protección marítima portuaria nacional: Un cambio en la imagen del comercio exterior del Perú, Begazo, Borja, Flores (2019, p. 47).

Por último, es importante recalcar que la amplitud y las nuevas taxonomías de los conceptos analizados tuvieron su origen con lo ocurrido en Estados Unidos, con lo cual se hicieron grandes esfuerzos por tratar de aplicar una norma globalizada a una de las actividades más importantes para el desarrollo de los países a nivel mundial.

Con las recomendaciones establecidas por los Estados Unidos, la OMI realizó modificaciones a los Convenios que antes del atentado se consideraba de manera general a asuntos de "seguridad marítima", luego de ello la aplicación de un nuevo foco normativo se dio origen, por lo que se modificaron las orientaciones de los conceptos que diferencian a las regulaciones vinculadas a la seguridad y protección marítima en general.

Por otra parte, vale la pena agregar que los Estados Unidos, como respuesta a la situación sufrida, desde el 2001 ha enfocado y fomentado la creación de una serie de programas con el objetivo de elevar esfuerzos internacionales en temas de protección marítima enfocados a garantizar el flujo de la carga comercial, entre los que destaca la Iniciativa de Seguridad de Contenedores (Container Security Initiative), los programas involucrados en operación segura de la carga (Cargo Security Initiative), y la creación de la famosa Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo (C-TPAT).

#### **2.2.1.2. Importancia de la protección marítima**

La protección marítima, en su sentido más amplio, la cual considera el conjunto de medidas respecto a la seguridad del buque, puertos, instalaciones portuarias y el medio marino representa un factor fundamental en la lucha por establecer pautas que buscan suprimir los actos delictivos que afecten el funcionamiento normal del comercio marítimo.

Cuando al comercio marítimo se refiere, es importante enfatizar el alcance global que posee, ya que más del 90 % del comercio mundial, se transporta a través de los buques mercantes los cuales siempre tienen un punto de conexión con los puertos e instalaciones portuarias con el fin de poder iniciar o concluir sus fines comerciales (Logisticamx, 2017).

Sin duda, bajo un análisis inicial se puede considerar que sin la actividad comercial marítima sería casi imposible mantener las necesidades de los mercados globalizados, disminuyendo el costo de los fletes y otros relacionados específicamente al manejo de la carga como parte de la logística portuaria.

En tal sentido, para que el comercio marítimo fluya con normalidad es importante resarcir todos los puntos vulnerables a los que se encuentran sometidos los buques, los mares, los puertos, e instalaciones portuarias, de tal manera que se pueda crear un entorno favorable en beneficio del tránsito y el flujo de carga, minimizando actos deliberados que alteren su funcionamiento regular y estable.

La OMI postula que el transporte marítimo es el vehículo del comercio marítimo mundial, por lo tanto, al tratarse de una actividad que involucra a la gran mayoría de países del mundo, confía a que los Gobiernos, organizaciones y los sectores parte interesados resalten su importancia adoptando acciones que garanticen su funcionamiento, lo cual constituye una base económica mundial (Opazo, 2019).

En consecuencia, la importancia de elaborar planes y medidas eficientes que busquen minimizar y mitigar las acciones delictivas que puedan generarse en cualquier sector involucrado con el transporte marítimo (protección marítima) tiene una influencia directa sobre las garantías que se puedan otorgar al movimiento de las cargas,

beneficiando a importadores, exportadores y a todo el grupo humano que hace posible que dichas actividades se desarrollen uniformemente, lo que se traduce en un fin de bienestar económico para el desarrollo de las naciones alrededor del mundo.



*Figura 4.* La protección marítima responde a una necesidad fundamental para garantizar el flujo de la carga eficientemente perfilando un desarrollo económico mundial.

Fuente: Recuperado de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/omi-promovera-el-transporte-maritimo-sostenible-con-enfoque-medioambiental-y-en-seguridad>

### **2.2.2. Protección portuaria**

Según Quiroga (s.f.) un puerto es la “localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias” (p. 2).

El Ministerio de Fomento de España (2017) define un puerto como el “conjunto de obras, instalaciones y servicios que proporcionan el espacio de aguas muy tranquilas necesarias para la estancia segura de los buques,

mientras estos realizan las operaciones de carga, descarga, almacenaje de las mercancías y el tránsito de los viajeros” (p. 5).

Así también OMI y OIT (2003) sobre un puerto señalan lo siguiente:

La zona geográfica definida por el Estado Miembro o la autoridad designada incluidas las instalaciones portuarias, tal y como se definen el Código internacional para protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) en la que se llevan a cabo actividades marítimas y de otra índole” (p. 3).

En general, se puede establecer que los puertos cumplen funciones respecto a lo comercial; intercambio modal del transporte marítimo y terrestre; y sirven como base de los buques; siendo considerados como fuentes del desarrollo económico de las regiones y países.

Por otra parte, desde un punto de vista funcional se puede apreciar un conjunto de obras dentro de un puerto los cuales se clasifican según donde se encuentren, ya sea en la zona marítima (diques, escolleras, fondeaderos, zonas de ingreso, elementos de señalización, dársenas, etc.) o en la zona terrestre (muelle, depósitos, instalaciones, patios, zonas de evacuación, zonas de asentamiento etc.)



*Figura 5.* Vista panorámica del puerto del Callao, Perú.

Fuente: Recuperado de <https://www.mgsir.com/muelle-puerto-callao/>

Por lo tanto, en términos de protección marítima, cuando a puertos (Protección portuaria) se refiere se puede establecer lo siguiente: Conjunto de medidas orientadas a garantizar la capacidad de reducir las amenazas y peligros a los que se expone el elemento humano, la zona marítima y terrestre de un puerto, lo los cuales podrían ser causados por alguien quien violando las normas del derecho marítimo pueda vulnerar, perturbar o impedir el desarrollo de la actividad legal comercial para llevar a cabo actividades ilícitas (Begazo, Borja y Flores, 2019).

Las medidas referentes a la protección de los puertos no deben confundirse con las medidas referente a la de las instalaciones y terminales portuarios cuyo marco legal se establece específicamente en el Código PBIP, ya que tienen una diferencia nítida lo cual se puede identificar de manera concreta.

Los puertos son lugares estratégicos que se encuentran al bordo de los océanos, mares, ríos o lagos, y comprende una zona marítima dedicada

exclusivamente para el buque y la zona terrestre dedicado al movimiento del flujo de carga (Ccocoa, 2019).

Cuando a instalaciones y terminales portuarios se refiere, se habla de aquellas estructuras físicas no naturales donde tendrá lugar el manejo de la carga y/o descarga como parte fundamental del movimiento comercial. Es preciso acotar que un terminal puede acoger a varias instalaciones portuarias.

Algunos tipos más comunes de terminales portuarios son los de: Contenedores, carga a granel, terminal de GNL, etc.; lo que en medidas de protección corresponde a un conjunto de lineamientos hacia un lugar y sector de mayor especificidad a comparación con las medidas de protección de los puertos.

Por último, la protección portuaria en un sentido general puede entenderse como el conjunto de medidas orientadas a las instalaciones y terminales portuarios, así como las medidas orientadas a la zona marítima y la zona terrestre que compone un puerto; más, sin embargo, en un sentido concreto y particular podría referirse a lo que es protección de puertos, ya que dentro de la misma se puede considerar la zona terrestre que es el objetivo fundamental de las medidas orientadas a la protección de las instalaciones y terminales portuarios.



*Figura 6.* Zonas que componen un puerto marítimo.

Fuente: Recuperado de <https://www.mgsir.com/muelle-puerto-callao/>

### **2.2.2.1. Fundamentos de la protección portuaria**

El objetivo de la protección portuaria, en primera instancia, es establecer un entorno en el que el comercio pueda llevarse a cabo con una garantía razonablemente alta de no estar gravado por la actividad criminal y sin convertirse en un espacio o medio para actividades de similar índole.

En tal sentido, Peña (2017) señala que un departamento encargado de la protección de un puerto, debe esforzarse por restringir las oportunidades de explotación criminal dentro del sistema de transporte marítimo, el cual conjuga la zona marítima y la zona terrestre con los cuales se hace posible y accesible al intercambio modal.

Bajo la perspectiva del autor citado se puede inferir que la protección portuaria aspira a ser capaz de evaluar las amenazas a las cuales se halla sometido un puerto (explotación criminal) para elaborar

estrategias que contribuyan a responder apropiadamente a dichas amenazas los cuales están dentro de distintos puntos vulnerables que los criminales pueden utilizar como vía como para cometer actividades ilícitas.

Por otra parte, con una visión de mayor alcance respecto a los fundamentos que se relacionan con la protección portuaria, Indriago (2018) postula las siguientes orientaciones:

<p><i>-Gestión portuaria y plan de protección:</i> La protección del puerto debe considerarse dentro de un plan de prioridad dentro de las operaciones que se desarrollan en las zonas que componen un puerto. La responsabilidad de la misma le corresponde a todos los involucrados que forman parte de la comunidad portuaria quienes deben asumir un compromiso para que las medidas se implanten de manera exitosa.</p> <p>Las operaciones portuarias implican una amplia y detallada planificación sobre aspectos vinculados a los planes de protección los cuales deben coordinarse en base a programas en la cual se establezcan lineamientos, políticas y procedimientos que respondan a los objetivos a establecerse.</p>
<p><i>-Ciclo de planificación de la protección portuaria:</i> Constituye una filosofía esencial para responder a las amenazas a los cuales se encuentran sometidos los puertos. Es fundamental para la planificación de la protección portuaria ya que busca mantener la capacidad de documentar y medir las evidencias de las amenazas reconocidas, puntos vulnerables, control de pérdidas y el éxito de las medidas de seguridad implementadas.</p> <p>Establecer dicho ciclo, se corresponde a mantener una política de mejora continua, en la cual se establezca un cuerpo organizacional que se encarga de las acciones estratégicas y tácticas sobre las medidas de protección, considerándolas como un proceso permanentemente dinámico.</p>
<p><i>-Encuestas de protección y evaluación de riesgos:</i> La aplicación de encuestas como una forma de recolectar información primaria para tomar decisiones respecto a las vulnerabilidades que puedan presentarse dentro del sistema y zonas portuarias. Es obvio que puede aplicarse a las personas quienes laboran ya sea en la zona marítima como en las zonas terrestres.</p> <p>Dicha información recopilada podría ayudar a realizar evaluaciones correspondientes con la realidad actual del puerto y contribuirá a desarrollar contramedidas apropiadas.</p> <p>Por otra parte, dicha encuesta debe considerar aspectos globales</p>

que provengan de un análisis racional inicial en relación con las características de las amenazas y vulnerabilidades evidenciadas, así como con otras que pueden significar una actitud proactiva en contra de los actos criminales.

*-Plan de protección del puerto:* Todas las autoridades portuarias deben establecer e implementar un plan integral de protección del puerto, con políticas y procedimientos asociados.

Los criterios que de manera general deben considerarse son: a) La vulnerabilidad del puerto a amenazas potenciales b) El efecto de las medidas de protección en la eficiencia de las operaciones que se realizan en las zonas del puerto c) Las limitaciones que se observan en las zonas que componen el puerto y sus respectivas infraestructuras d) Disponibilidad de recursos e) Medidas alternativas disponibles e) La evaluación de todas las capacidades de protección disponibles tanto internas como externas.

El plan de protección del puerto debe involucrar a entidades tales como la guardia costera de un país, el servicio de aduanas, la autoridad portuaria, autoridades policiales locales, capitán del puerto, los operadores de terminales portuarios, etc.

Por otra el plan de protección debe mantener una coherencia y correspondencia lógica respecto a las acciones que deben tomar en cuenta por cada entidad con responsabilidades vinculadas.

Otras cuestiones a considerar en relación con la protección portuaria se pueden agrupar dentro de una etiqueta que se puede llamar “Operaciones de protección portuaria” dentro de los cuales Peña (2017) señala a las siguientes:

- Implementación de un plan de protección del puerto.
- Procedimientos y medidas de protección del puerto.
- Control de accesos físicos.
- Información de protección.
- Formación en protección portuaria.
- Selección de personal con el perfil de acuerdo con las labores y acciones necesarias para la implementación de programas y medidas de protección en los puertos.

### **2.2.2.2. Amenazas y problemas que enfrenta la protección portuaria**

Para poder comprender las diversas amenazas a los cuales se hallan sometidos los puertos, es importante comprender algunos conceptos lingüísticos asociados que suelen utilizarse cuando se refiere al conjunto de acciones o situaciones delictivas y criminales que atentan con el desarrollo normal de las actividades comerciales dentro de dicho sector.

Dichos conceptos se suelen utilizar dentro de los mecanismos establecidos para analizar los riesgos a los cuales se puede encontrar las zonas que corresponden a las actividades comerciales dentro del transporte marítimo.

Wiley (2008) diseñó una evaluación sobre riesgos para ser aplicados dentro del ámbito marítimo. Establece que el riesgo es una función de la consecuencia y la probabilidad de rango de escenarios verificados de amenazas en los sectores que afecta el transporte marítimo. En tal sentido sostiene que el riesgo de protección (R) se define como una medida de las consecuencias (C), vulnerabilidades (V) y amenazas (A).

$$R = f(C, V, T).$$

El riesgo que en general se puede entender como una magnitud que puede traer como consecuencia una tragedia, según lo que expresa el

autor se deriva de las consecuencias a los cuales se hallan sometidos el recurso humano y las instalaciones físicas que se encuentran dentro de las zonas marítimas y terrestres de un puerto, tomando en cuenta además los puntos débiles y vulnerables que potencian las amenazas y que se suele traducir en situaciones adversas dentro de un contexto.

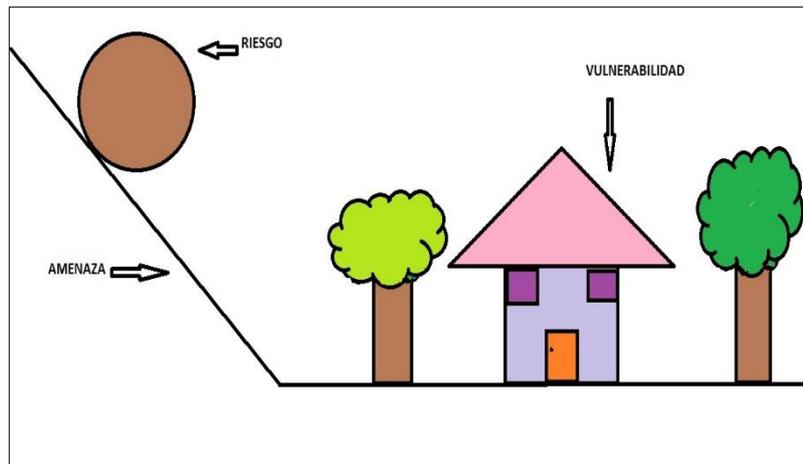


Figura 7. Riesgo, amenaza y vulnerabilidad.

Fuente: Recuperado de <http://epn.gov.co/>

Según Peña (2017), Christopher (2015) y Paraskevi (2015) las amenazas los cuales han sido identificadas y que puedan afectar a los puertos son los siguientes:

- Terrorismo.
- Armas de destrucción masiva.
- Materiales peligrosos.
- Conspiraciones penales internas.
- Piratería.
- Robo de carga.
- Vandalismo.
- Polizonaje.
- Personal de protección mal capacitado.

- Delitos contra pasajeros y tripulantes.
- Disturbios civiles generales.
- Violencia en el lugar de trabajo.
- Espionaje económico.
- Conspiraciones comerciales.
- Tráfico de drogas.
- Contrabando de divisas.
- Ataque cibernéticos.
- Asalto.
- Sabotaje, etc.

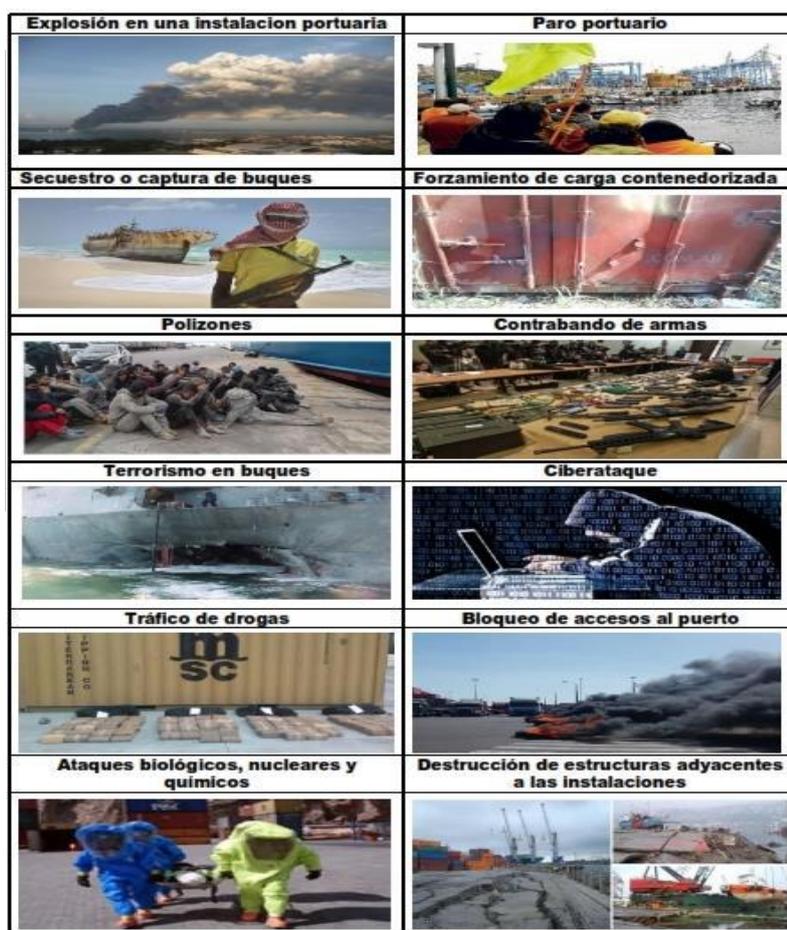


Figura 8. Principales amenazas a la protección portuaria.

Fuente: Propuestas para mejorar la eficacia del sistema de gestión de la protección marítima portuaria nacional: Un cambio en la imagen del comercio exterior del Perú, Begazo, Borja, Flores (2019, p. 106).

## 2.3. Marco legal

El marco legal, que se puede relacionar con el establecimiento de las medidas en concordancia con la protección portuaria se puede dividir en internacionales, los cuales forman parte del derecho público externo y otras que vinculan a normas relacionados con el derecho público interno, ambas acorde con el sector marítimo.

### 2.3.1. Internacional

**-Convenio SOLAS:** Es el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, el cual se estableció dentro del seno de la OMI. Fue adoptado el 1 de noviembre de 1974, y entró en vigor el 25 de mayo de 1980.

Dicho Convenio establece normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, en concordancia con la seguridad del mismo (OMI, 2019).

El Convenio se encuentra conformado por 14 capítulos los cuales son los siguientes:

Capítulo I – Disposiciones generales
Capítulo II-1 – Construcción – Compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas
Capítulo II-2 – Prevención, detección y extinción de incendios
Capítulo III – Dispositivos y medios de salvamento
Capítulo IV – Radiocomunicaciones
Capítulo V - Seguridad en la navegación
Capítulo VI - Transporte de cargas
Capítulo VII - Transporte de mercancías peligrosas
Capítulo VIII - Buques nucleares
Capítulo IX - Gestión de la seguridad operacional de los buques
Capítulo X - Medidas de seguridad aplicadas a las naves de gran velocidad
Capítulo XI-1 - Medidas especiales para incrementar la seguridad

marítima
Capítulo XI-2 - Medidas especiales para incrementar la protección marítima
Capítulo XII - Medidas de seguridad aplicables a los graneleros

El 1 de julio de 2004, fue añadido un nuevo marco legal relacionado a temas de protección al Convenio, el cual constituyó el Capítulo XI-2 titulado “Medidas especiales para incrementar la protección marítima”, lo cual incluyó un Código llamado PBIP.

**-Código PBIP:** El Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias fue establecido como respuesta a los ataques terroristas del 9/11 en contra los Estados Unidos de Norteamérica. Dicho Código, constituye un ordenamiento internacional la cual establece medidas y procedimientos que los buques e instalaciones portuarias puedan utilizar con el objetivo de detectar, prevenir y afrontar actos que representen una amenaza al transporte marítimo (Silva, 2019).

El Código se adoptó mediante una de las resoluciones adoptadas el 12 de diciembre de 2002 realizada por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS en Londres entre el 9 y 13 de diciembre de 2002.

El instrumento normativo se encuentra dividido en dos partes. La parte A y la parte B. La parte A contiene prescripciones obligatorias relativas a las disposiciones establecidas en el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, mientras que la parte B establece orientaciones relativas a las disposiciones del mismo capítulo mencionado.

El Código PBIP, llamado también ISPS (International Ship and Port Facility), establece como objetivo:

.1 Establecer un marco internacional para la cooperación entre los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, con el fin de detectar y evaluar las amenazas para la protección marítima y tomar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional;
.2 Definir las funciones y responsabilidades respectivas de todas las partes mencionadas, tanto a nivel nacional como internacional, para garantizar la protección marítima.
.3 Garantizar que se recopila e intercambia la información con rapidez relativa a la protección marítima.
.4 Ofrecer una metodología para evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección.
.5 Garantizar la confianza al sector marítimo respecto a que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas.
OMI (2012).

La problemática asociada a la protección de los buques e instalaciones portuarias representa un asunto globalizado, por lo que para lograr la competitividad y la libertad de que el flujo comercial a nivel internacional se desarrolle con normalidad, es necesario poner atención crítica y con un sentido de mejora a las normas que buscan minimizar actos criminales dentro del interfaz buque-puerto, cuyo alcance es propiciado por el Código PBIP, constituyéndose como un factor decisivo.

Otro punto a resaltar de las normas que emanan del Código son los niveles concebidos con la finalidad de implementar medidas adecuadas frente a los sucesivos que pongan en riesgo el desarrollo normal de la actividad comercial. Entre estos se tiene:

Nivel de protección 1: Considerado bajo la etiqueta de “Normal”, es un nivel en el cual deberá mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.
Nivel de protección 2: Catalogado como de “Reforzado”, es un nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un período de tiempo limitado cuando exista la probabilidad de un acontecimiento que pueda dañar a la protección marítima.
Nivel de protección 3: Considerado como de “Excepcional”, mantiene

medidas concretas de protección durante un período de tiempo limitado cuando sea probable un suceso que afecte a la protección marítima, aunque la determinación de un blanco concreta sea dificultoso.

OMI (2012).



Figura 9. Niveles de protección según el Código PBIP.

Fuente: Recuperado de <https://www.facebook.com/empresaportuariaquetzal/>

El Código establece responsabilidades para los Gobiernos Contratantes, las compañías, el buque y los administradores de las instalaciones portuarias. En tal sentido resaltan las figuras operativas de Gobierno, Oficial de protección del buque (OPB), Oficial de protección de la compañía (OPC) y Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP), quienes en conjunto deben garantizar la protección del interfaz buque-puerto a través de medidas eficaces.

Entre algunos mecanismos que se utilizan para dar cumplimiento a los objetivos que enmarca la protección marítima se toman en cuenta los planes de protección (PPIP y PPB), y las evaluaciones de protección (EPIP y EPB), tanto para el buque así como la instalación portuaria, entre los cuales se puntualizan medidas para cada nivel según los siguientes aspectos: Acceso, entrega de provisiones al buque, zonas restringidas,

manipulación de la carga, vigilancia de la protección de la instalación portuaria y gestión de equipajes no acompañados (Silva, 2019).

**-Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos:** Un año después de la aprobación de las enmiendas realizadas al Convenio SOLAS el cual se completa con el marco normativo establecido en el Código PBIP, el Consejo de Administración de la OIT en su 286ª reunión realizada en marzo de 2003 y la Comisión de Seguridad Marítima de la OMI, en su 77ª reunión realizada entre mayo y junio de 2003, establecieron un grupo de trabajo con la finalidad de elaborar un repertorio de recomendaciones prácticas relacionado a la protección portuaria.

Dicho grupo de trabajo estuvo conformado básicamente por gobiernos, empleadores y trabajadores, así como otras organizaciones con responsabilidad vinculadas a la materia tratada.

Según OMI y OIT (2003) establecieron que el repertorio de recomendaciones prácticas no tiene carácter vinculante y no pretende ser un sustituto de las legislaciones nacionales, mucho tener fomentado efectos en relación con los derechos fundamentales de los trabajadores contemplados en los instrumentos de la OIT, incluyendo los trabajadores de los puertos, terminales y buques en general.

En tal sentido, el marco de carácter recomendatorio establecido en el repertorio de recomendaciones busca ampliar las acciones que se pueden establecer con el fin de mejorar la protección portuaria.

La estructura del repertorio es como sigue:

índice
Abreviaturas

1. Introducción
2. Ámbito de aplicación y definiciones
3. Finalidad de las medidas de protección
4. Política en materia de protección
5. Cometidos y tareas
6. Nivel de protección
7. Evaluación de la protección del puerto (EPP)
8. Plan de protección del puerto (PPP)
9. Protección física del puerto
10. Sensibilización y formación en materia de protección
11. Confidencialidad y no divulgación de información
Apéndices
A. Evaluación de la protección del puerto (EPP)
B. El plan de protección del puerto (PPP)
C. Referencias
OMI y OIT (2003)

-En la introducción se anuncia con claridad el alcance del repertorio, en la cual se establece que su objetivo es promover entre los Estados Miembros con un enfoque en conjunto para la cuestión de la protección en los puertos.

-Se recomienda la creación de un comité asesor sobre la protección del puerto y la aplicación de lineamientos en los diversos sectores y funciones del puerto y a quienes trabajen en él, tengan relaciones comerciales con él y necesiten tener acceso al puerto o transiten por él. Considera a trabajadores portuarios, gente de mar, pasajeros, equipaje, carga, materiales, suministros, vehículos, aparatos en la zona portuaria y fuera de ella, etc. (OMI y OIT, 2003).

Se define puerto tomando en consideración una zona geográfica que incluye a las instalaciones portuarias. En tal sentido, el concepto de puerto del cual se desliga el concepto asociado de “protección portuaria”, para efectos del repertorio considera tanto la zona marítima como la zona

terrestre, considerando además áreas que se encuentren susceptibles de ser vulneradas hacia el exterior de las mismas.

-En el tercer punto se establece la finalidad de las medidas de protección las cuales se puede considerar similares a lo que se establece en el Código PBIP diferenciando al alcance sobre las cuales se direccionan las recomendaciones del repertorio, ya que considera una mayor amplitud geográfica.

-En el cuarto punto se establece la declaración de una política en materia de protección de puertos, el cual sienta las bases necesarias para la elaboración de directivas y reglamentos apropiados. Se establece que los mecanismos mencionados deben tener en cuenta en todo momento las normas internacionales relacionadas en materia de protección. Se menciona además la necesidad de que la política referida busque promover la cooperación regional e internacional.

-Entre los cometidos y tareas que establece el repertorio se tiene:

- Formular y aplicar una política en materia de protección a cargo del Estado en la cual se garantice la creación de un Comité asesor sobre la protección del puerto la cual designa a un responsable de la protección del puerto; así como nombrar a las personas responsables de las operaciones de protección portuaria en un puerto específico según corresponda.
- Así también se determina las tareas para el oficial responsable de la protección del puerto (RPP) quien deberá cumplir las siguientes funciones:
  - Llevar a cabo una inspección exhaustiva de la protección del puerto.

- La elaboración y el mantenimiento del plan de protección del puerto.
- Aplicar el plan de protección del puerto.
- Mejorar el plan de protección de acuerdo a las circunstancias y garantizar que exista personal competente cumpliendo roles para asegurar la efectividad de las medidas aplicadas, etc.
- Respecto al Comité asesor sobre la protección del puerto (CAPP), en inglés PSAC (Port security advisory committee) se señala que debe crearse uno en cada puerto dentro de la jurisdicción marítimo del Estado, otorgándole una responsabilidad definida. El CAPP debe actuar como órgano consultivo y asesor con un presidente designado. Así también se pide que el CAPP coopere con los comités de seguridad y salud en trabajo según proceda. Puntualmente el repertorio otorga las siguientes funciones al CAPP:
  - Asesorar sobre la aplicación del plan de protección del puerto y colaborar en la evaluación de la protección en el puerto.
  - Coordinar, dar a conocer y facilitar la puesta en práctica de las medidas de protección aplicables con arreglo al plan de protección del puerto.
  - Informar sobre la aplicación, la realización de simulacros y ejercicios y pruebas, la formación en materia de protección y las actualizaciones periódicas del plan de protección del puerto.
  - Asegurar que sus integrantes representen las funciones operativas que actúan en el puerto, entre ellos según proceda:
    - El responsable de la protección del puerto y el o los oficiales de protección de las instalaciones y locales.

- Los servicios de policía y emergencias.
- Los representantes de los trabajadores.
- Los representantes de las navieras.
- Los representantes de los intereses comerciales y los propietarios.
- Las asociaciones comerciales.
- Otras partes interesadas. (OMI y OIT, 2003, p. 8).

-En el sexto punto se establece los niveles de protección, lo cual tiene una similitud a lo que se establece en el Código PBIP, considerando que el repertorio dirige sus recomendaciones a una zona de mayor extensión.

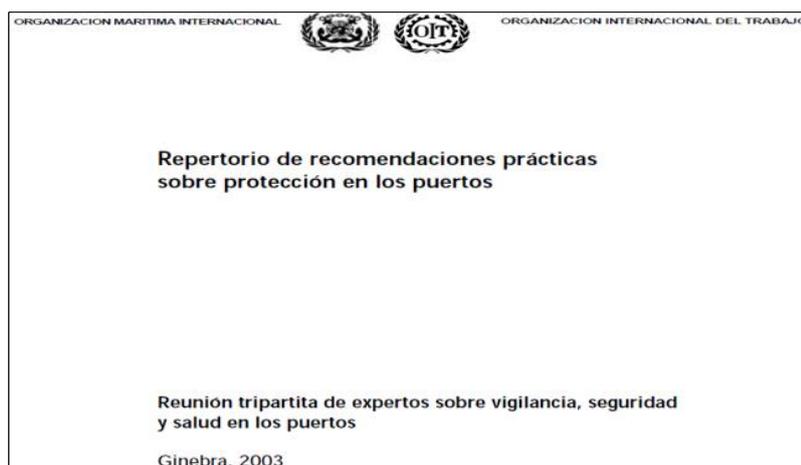
-Luego se establece la evaluación de la protección del puerto (EPP), señalándose que debe realizarse por especialistas del área, lo mismo en el siguiente punto en donde se detallan las características del Plan de protección del puerto (PPP).

-Por último, se establece lineamientos que deberían precisarse respecto a la protección física del puerto, y la sensibilización y formación en materia de protección. (Ver Anexo 3).

Para concluir se puede establecer que la recomendación de crear un CAPP en cada puerto de la jurisdicción de la cual un Estado guarda soberanía corresponde a una necesidad de establecer medidas y mecanismos integrados con diversos elementos que van más allá del marco normativo obligatorio establecido en el Convenio SOLAS y Código PBIP respectivamente.

Considerando elementos muy similares a los requerimientos que se establece en el marco legal del Código PBIP, el repertorio busca la

aplicación de un político de protección que considera lineamientos similares, pero con un enfoque que abarca una mayor zona geográfica, insertando o al menos considerando los lineamientos establecidos dentro del interfaz buque-puerto, entendida término último como las instalaciones o terminales portuarios.



*Figura 10.* Portada del Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos.

Fuente: Repertorio de recomendaciones práctica sobre protección de puertos, OMI y OIT (2003, p. 1).

**-Guía sobre protección marítima y el código PBIP:** Representa una publicación la cual refunde el material establecido por la OMI en relación con la protección marítima y fue lanzada en el año de 2012. Establece de manera ordenada los aspectos normativos tanto obligatorios como recomendarios de tal manera que sea entendible para los interesados en asuntos de protección.

La guía facilita la lectura del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, con el fin de ayudar a los Estados a fomentar y promover la protección marítima, haciendo del marco jurídico necesario, prácticas, procedimientos, materiales conexos, recursos humanos y técnicos

necesarios para dar un cumplimiento eficiente en la resolución práctica de los normado (Nauticarobinson, 2019).

La guía se encuentra orientada a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, para ayudar en su implantación y verificación del cumplimiento y aplicación de las disposiciones de protección marítima, considerando además cualquier otra figura operativa con responsabilidades en el ámbito de la protección marítima.

En particular, respecto a los asuntos que vinculan el Comité Asesor de Protección del Puerto, dentro de la Guía se establecen algunas referencias en base a lo que establece el Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos.



*Figura 11.* Portada de la Guía sobre protección marítima y el código PBIP.

Fuente: Recuperado de <https://www.nauticarobinson.com/libros/guia-sobre-proteccion-maritima-y-el-codigo-pbip/9789280131109/>

**-Circular MSC.1/Circ.1525:** Titulado “Orientaciones para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima”, tal y como intitula el instrumento normativo en mención busca dar pautas esenciales para que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y en efecto del Código

PBIP busquen elaborar normas de carácter interno en relación el marco internacional de protección marítima (OMI, 2016).

En su parte 2, titulado “Autoridades nacionales para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias” establece en relación con el Comité Asesor sobre la Protección del Puerto aspectos vinculados a generalidades, cualificaciones y funciones, lo cual plasma un conjunto de directrices que fomentan la creación de dichos órganos establecidos de forma primigenia en el Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección de puertos.

El término de Comité Asesor sobre el Protección del Puerto dentro de la circular suele referirse con el término de “Comité Nacional de Protección Marítima”, lo cual determina una denominación que puede generar confusión, más sin embargo se refiere a lo mismo.

Lo que se establece en la circular presente, en el párrafo 2.4 de la Parte 2 en mención relaciona los establecido en la Guía antes señalada, haciendo expreso el párrafo 2.4.9 y 2.4.16, los cuales refieren a asuntos respecto al Comité materia de estudio.

### **2.3.2. Nacional**

**-Resolución Suprema N° 178 de fecha 12 de marzo de 1968:** A través de la presente resolución el Perú se adhirió a la Convención Constitutiva de la Organización Marítima Internacional (OMI), formándose como Estado Parte de dicha Organización. El estatus mencionado crea un vínculo en la cual el Estado Parte de cumplimiento a las normas relacionado a asuntos de

seguridad de la vida humana, la prevención de la contaminación y el cuidado del medio marino, siempre y cuando el Estado Parte muestre su consentimiento a los instrumentos normativos establecidos por OMI.

**-Decreto Ley N° 22681 de fecha 18 de setiembre de 1979:** Mediante el presente instrumento normativo el Perú ratifica el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS 74) el mismo que entró en vigor el 25 de mayo de 1980. En tal sentido, incorpora a la legislación nacional las disposiciones que emanan del tratado (El peruano, 2019).

**-Ley del Sistema Portuario Nacional – Ley N° 27943:** Fue publicada el 1 de marzo de 2003. Fue creada con el objetivo de regular las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres. Entre sus principales fines destaca el fomento y desarrollo de la competitividad de los puertos, así como toda su infraestructura física.

Mediante la presente Ley, se crea la Autoridad Portuaria Nacional (APN), con el objetivo de optimizar cada uno de los puertos del país, promoviendo el desarrollo económico y modernizar los medios de transporte marítimo en los terminales portuarios (CDN, 2019).

**-Decreto Supremo N° 003-2004-MTC:** Fue decretado el 3 de febrero del año 2004, con la finalidad de aprobar el Reglamento de la Ley del Sistema

Portuario Nacional. Consta de 6 capítulos, 139 artículos y 12 disposiciones transitorias y finales, cuyo texto forma parte del decreto en mención.

Así también, dentro del Reglamento se establece facultades para APN para normar las actividades y los servicios en materia de seguridad, protección y capacitación portuaria dentro del Sistema Portuario Nacional (SPN).

Por otra parte, el artículo 7 y 8 del Reglamento de Organización de funciones de APN, el cual se aprobó mediante Decreto Supremo N° 034-2004-MTC, la cual establece que es una atribución y función del Directorio, aprobar directivas, reglamentos y otros documentos técnicos normativos de gestión institucional, propuestos por el Gerente General de la APN, asimismo, que el Presidente del Directorio ejerce la representación oficial de la APN y suscribe en representación del Directorio las resoluciones que se emitan, sin perjuicio de las delegaciones que se acuerden (Plataforma digital única del Estado Peruano, 2019). (Ver Anexo 4).



*Figura 12. Autoridad portuaria nacional - APN.*

**-Decreto Supremo N° 019-2004-MTC:** Fue decretado el 22 de abril de 2004 en la cual se señala el cumplimiento de las medidas aplicadas por el Código PBIP a cargo de la APN. En tal sentido, la APN se enmarca como

la autoridad competente para la aplicación del Código internacional para la protección de buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).

**-Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP):** Constituye un documento técnico normativo elaborado por APN, la cual se establece con base a planes maestros de cada puerto y los planes regionales de desarrollo portuario. En consecuencia, busca impulsar, ordenar y coordinar la modernización y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional.

Cabe resaltar que dentro del párrafo 111.3.8 se establece asuntos relacionados con la protección y seguridad portuaria.

**-RAD N° 044-2017-APN/DIR:** Es la Norma técnica sobre protección portuaria, establecida el 26 de julio de 2017, busca sistematizar las normas de vigilancia, seguridad, protección y capacitación portuaria.

La norma consta de tres secciones, en la primera compuesta por 2 artículos, la segunda de 50 artículos, y la tercera de 17 artículos, sumado también 1 artículo que cumple la función de glosario, conformando un total de 70 artículos y 9 anexos.

En la sección II, título I, y capítulo III se establece una norma vinculada a la creación del CAPP. Se señala lo siguiente:

<b>Capítulo III- COMITÉ DE PROTECCIÓN PORTUARIA</b>
<p><b>Artículo 8.- Finalidad</b></p> <p>El comité de protección portuaria (CPP) Tiene como finalidad, ejecutar la evaluación y el diagnóstico de la protección portuaria en todos los puertos donde estos comités se constituyan; así como, implementa y aplica el Plan de Protección del Puerto. Actúa como órgano de coordinación y gestión para la solución a las crisis presentadas en temas de protección portuaria que, por su connotación, requieran la participación y compromiso del más alto nivel de las autoridades</p>

nacionales, instituciones gubernamentales y organizaciones privadas, vinculadas a la actividad portuaria.

**Artículo 9.- Generalidades:**

9.1 El CPP se designa mediante Resolución Ministerial, el cual estará conformado por representantes de las autoridades y organizaciones vinculadas a las actividades portuarias y será convocada por la APN, este comité es de carácter permanente y será presidido por el representante de la APN.

9.2 La organización, funciones y responsabilidades del CPP, estarán regidas mediante su propio Reglamento, aprobado por la Resolución Ministerial.

9.3 El CPP, a su vez, puede constituir el Comité de Gestión de Crisis para el ámbito portuario cuando sea requerido.

9.4 El CPP, tendrá dentro de su estructura orgánica, los siguientes subcomités, los cuales tienen como tareas básicas, identificar las vulnerabilidades y amenazas de protección del puerto, desarrollando estrategias para su mitigación:

- a) Subcomité contra actividades ilícitas.
- b) Subcomité contra terrorismo.
- c) Subcomité contra el tráfico ilícito de drogas (TID)
- d) Otros Subcomités que establezca la APN.

APN (2019).

### **2.3. Marco conceptual**

- Amenaza: Probabilidad de que un incidente de protección ocurra. Causadas a propósito por factores antropogénicos.
- Autoridad Portuaria Nacional (APN): Organismo Público Descentralizado y Especializado encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dependiente del Ministro, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera, y facultad normativa por delegación del Ministro de Transportes y Comunicaciones.
- Código PBIP: Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, tal como se define en la Regla XI-2/1.1.12 del Convenio SOLAS en su forma enmendada.
- Comité asesor sobre la protección del puerto (CAPP): Comité creado por el Estado Miembro o la autoridad designada encargada, entre otras cosas, de actuar como órgano consultivo en materia de protección, y de participar en la formulación y aplicación permanentes del plan de protección del puerto.
- Covid – 19: Enfermedad infecciosa causada por un coronavirus recientemente descubierto.
- Declaración de cumplimiento de la instalación portuaria (DCIP): Es un documento (Certificado) otorgado y refrendado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), que garantiza que una instalación portuaria cumple con los estándares de protección establecidos en el Capítulo XI-2 y el Código PBIP, especificando un periodo de validez y verificación.

- Declaración de Protección Marítima (DPM): Acuerdo alcanzado entre un buque y una instalación portuaria u otro buque con el que realiza operaciones de interfaz, en que se especifican las medidas de protección que cada uno de ellos aplicarán.
- El Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP): Es un documento técnico normativo elaborado por la APN, que tiene como objeto orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad, y sostenibilidad del servicio portuario.
- Enmienda: Corrección o arreglo de los errores o defectos de una cosa o una persona.
- Estados ribereños: Estado que posee costas marinas sobre las que ejerce soberanía. Esta soberanía se extiende a cierta cantidad de millas al mar, y el subsuelo de este, también se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorio.
- Evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP): Es el análisis de riesgo de todos los aspectos relacionados a las operaciones de la instalación portuaria y su interfaz con el buque, con el fin de determinar qué elemento o elementos de éstas son más susceptibles y/o tienen más probabilidad de ser objeto de un ataque o de actividades ilícitas. Asimismo, detecta fortalezas relacionadas a los aspectos de protección en una instalación portuaria.
- Gnoseología: Rama de la filosofía que estudia el conocimiento humano en general, en cuanto, a su origen, su alcance y su naturaleza.
- Gobierno contratante: Es el encargado de dar los niveles de protección y dará orientaciones sobre la forma de protegerse contra los sucesos que afecten a la protección marítima.
- Infraestructura portuaria: Conjunto de infraestructura de una instalación portuaria o terminal portuario, tales como obras civiles, instalaciones mecánicas, eléctricas

y electrónicas fijas y flotantes, construidas para facilitar el transporte y el intercambio modal.

- Instalación Portuaria (IP): Unidad operativa de un puerto, habilitada para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios; incluye la infraestructura, las áreas de depósito transitorio y las vías internas de transporte. En un puerto pueden existir varias instalaciones portuarias.

- Interfaz buque-puerto: Interacción que tiene lugar cuando un buque arriba al puerto, considerada desde el arribo de la nave a la zona portuaria (boya de mar o punto de recalada oficial de arribo a puerto), e involucra actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios al buque o desde éste, estando en el área de control operacional del puerto.

- Nivel de protección 1: Nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias. En este nivel deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.

- Nivel de protección 2: Nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección portuaria. En este nivel deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un período de tiempo.

- Nivel de protección 3: Nivel que se aplicará durante el período de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección portuaria. En este nivel deberán mantenerse durante un período de tiempo medidas adicionales a los niveles de protección 1 y 2, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

- Nivel de protección: Grado de riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que atente contra la protección de la instalación portuaria, asociada a las

contramedidas de protección marítima que deban implementarse para asegurar la protección del buque.

- Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP): Persona designada por el administrador portuario para asumir la responsabilidad de la elaboración, implementación, revisión y actualización del Plan de Protección de la Instalación Portuaria, y para la coordinación con los Oficiales de Protección de los Buques y con los Oficiales de las Compañías para la Protección Marítima.

- Oficial de protección del buque (OPB): Persona designada por el administrador portuario, para asumir la responsabilidad de la elaboración, implementación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria y para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.

- Organización de protección reconocida (OPR): Persona natural o jurídica válidamente registrada por la Autoridad Portuaria Nacional, especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de las instalaciones portuarias, autorizada para realizar actividades de asesoramiento a los administradores portuarios sobre análisis de riesgo y desarrollo de Evaluaciones y Planes de Protección de la Instalación Portuaria.

- Organización Internacional de Trabajo (OIT): organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de los asuntos relativos al trabajo y las relaciones laborales.

- Organización Marítima Internacional (OMI): Organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina.

- Plan de protección de la instalación portuaria (PPIP): Plan que se elabora en base a la Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria aprobado por las Autoridad Portuaria Nacional, para asegurar la aplicación de las medidas destinadas a incrementar la protección de las instalaciones portuarias ante los riesgos específicos de un incidente que afecte el sistema de protección.
- Plan de protección de puerto (PPP): Documento escrito que detalla las medidas que deberían tomar el Estado Miembro o la autoridad designada y los miembros de la comunidad portuaria para reducir la fragilidad, contrarrestar las amenazas y responder a los incidentes de protección.
- Protección marítima: medidas para el buque y del medio marino.
- Protección portuaria: medidas para las instalaciones portuarias, terminales portuarios y puertos
- Protección: medidas que buscan mitigar accidentes que pueden ser causados de manera planificada y de carácter criminal.
- Puerto: Localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticas, naturales o artificiales, acondicionadas para el desarrollo de actividades portuarias
- Repertorio de Recomendaciones practicas sobre protección en los puertos: Según la OMI y OIT el marco de carácter recomendatorio establecido en el repertorio de recomendaciones busca ampliar las acciones que se pueden establecer con el fin de mejorar la protección portuaria.
- Riesgo: Efecto combinado de la gravedad de un incidente, la amenaza de ocurrencia del mismo y la vulnerabilidad en una instalación portuaria.  $\text{Riesgo} = \text{Gravedad} \times \text{Amenaza} \times \text{Vulnerabilidad}$ .

- Safety Of Life at Sea (SOLAS): Convenio sobre la seguridad de la vida humana en el mar es el tratado más importante respecto a la seguridad de los buques.
- Seguridad marítima: medidas para el buque y el medio marino
- Seguridad portuaria: medidas para puertos, instalaciones y terminales portuarias
- Seguridad: al conjunto de medidas que buscan mitigar accidentes que pudiesen ser ocasionados por causas involuntarias.
- Visión prospectiva: Establecer una visión futura de un punto de vista social, económico, político, científico o tecnológico; para comprenderlo e influir en el.
- Vulnerabilidad: Predisposición o susceptibilidad que tiene un elemento de ser afectado por un incidente de protección. Consta de 4 (cuatro) elementos que deberán ser considerados y se enumeran a continuación:
  - a) Disponibilidad.
  - b) Accesibilidad.
  - c) Protección orgánica.
  - d) Estructura de las Instalaciones Portuarias.
- Zona marítima: Comprende diques, escolleras, fondeaderos, zonas de ingreso, elementos de señalización, dársenas, etc.
- Zona portuaria: Área del territorio nacional que comprenden los límites físicos de las áreas terrestres asignadas a los puertos, incluye áreas delimitadas (en recintos portuarios) por los perimétricos físicos en tierra y los perímetros físicos en la parte acuática como son rompeolas, canales de acceso, boyas; así como áreas reservadas para el desarrollo portuario.
- Zonas terrestres: Comprende muelle, depósitos, instalaciones, patios, zonas de evacuación, zonas de asentamiento etc.

## **CAPÍTULO III: DISEÑO METODOLÓGICO**

### **3.1. Diseño de la Investigación**

Con base a las posturas respecto a los estudios que se realizan dentro de un proceso de investigación científica establecidas por Vara (2015) y Hernández, Fernández y Baptista (2014) se determina que el presente estudio es de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño fenomenológico.

Según Vara (2015) los estudios cualitativos se caracterizan por no realizar análisis estadístico para obtener una conclusión final que responda al objetivo planteado; además de utilizar técnicas, instrumentos y herramientas de recolección de datos no estructurados, lo que le otorga una caracterización de ser procesos flexibles.

En correspondencia con las acciones que se siguieron para responder al objetivo de estudio, las características mencionadas por el autor se corresponden ya que la conclusión final no es otorgada por utilizar técnicas de análisis

estadístico, sino más bien, un análisis que parte de una triangulación de las técnicas de recolección de datos aplicadas a las unidades de información, de cuyo proceso inductivo se establecerá la proposición final con base lógica a los hallazgos.

Respecto a los estudios con la etiqueta de “tipo básica”, Vara (2015) señala que se caracterizan por aportar conocimiento base con el objetivo de acrecentar el conocimiento científico, de tal manera que pueda conducir a generar un conocimiento que conlleve a una solución práctica en beneficio de los seres humanos que forman parte del contexto donde se realiza la investigación.

En concordancia con los resultados que se pretenden obtener con el presente estudio, se incrementa el conocimiento respecto a la posible implantación del Comité asesor sobre protección del puerto a nivel nacional, sobre el cual se puedan seguir construyendo mayor conocimiento a través de la práctica investigativa, y que representa la construcción de un cimiento base que oriente a plantear mejoras respecto a problemas prácticos que se relacionan con la protección portuaria.

Así también, Hernández et. al. (2014) sostiene que los estudios exploratorios

Se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que tan solo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el

problema de estudio, o bien, si deseamos indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas (p. 91).

Respecto a lo establecido sobre los estudios exploratorios en relación con el presente trabajo de investigación, al no poseer antecedentes de investigación directos se establece la creación de una línea de investigación que forma parte de un conjunto de conocimientos referidos a la protección portuaria, en tal sentido, se establece una acción que responde a una fundamental lógica científica.

Por último, respecto a la apreciación de Hernández et. al. (2014) sobre los estudios de diseño fenomenológico postula lo siguiente: “su propósito principal es explorar, describir y comprender las experiencias de las personas con respecto a un fenómeno y descubrir los elementos en común de tales vivencias” (p. 493).

La determinación de considerar al presente estudio de exploratorio se ciñe con la apreciación establecida por el autor citado, ya que para responder a los objetivos establecidos es importante comprender las perspectivas de un conjunto de personas en relación con los asuntos que se desligan de la implantación de un Comité asesor sobre protección del puerto, lo cual corresponde a una acción que responde a un fenómeno social que se define por los actos criminales que atentan contra el desarrollo normal del flujo de carga dentro de las actividades ligadas al transporte marítimo.

### 3.2. Procedimientos para el desarrollo de la investigación

Las acciones claves que brindan una perspectiva troncal referido al presente trabajo de investigación fueron las siguientes:

<b>Procedimiento 1</b>
-Se buscaron antecedentes relacionados con la línea de investigación, así como información respecto a los referentes teóricos vinculados a la implantación de un comité asesor sobre protección del puerto en el ámbito nacional. -Dicha información recopilada se plasma en el Capítulo II (Marco referencial) del presente informe de tesis.
<b>Procedimiento 2</b>
-Con base a la información recopilada, se aplicó un cuestionario de carácter exploratorio a miembros que representan a las autoridades competentes sobre responsabilidades de protección portuaria que asisten a las reuniones establecidas.
<b>Procedimiento 3</b>
-Con la información acumulada, se establecieron subcategorías de naturaleza apriorística en relación con la categoría principal de análisis, de tal manera que oriente a plantear un conjunto de preguntas para aplicar entrevistas a profundidad estructuradas a posibles autoridades que puedan formar parte del Comité asesor sobre protección del puerto, así como a personajes especialistas en asuntos de protección portuaria.
<b>Procedimiento 4</b>
-Con la aplicación de las entrevistas, que responde a un proceso catalogado como "investigación de campo", se procedió a realizar un análisis global que responde a la triangulación de la información final que otorga un diagnóstico que propicie las conclusiones finales referente a la visión prospectiva crítica que satisfaga a los objetivos establecidos para efectos del presente trabajo de investigación.

### 3.3. Establecimiento de subcategorías

Según la perspectiva de Begazo, Borja y Flores (2019) una categoría representa una idea, tema, concepto, interpretación o tipologías las cuales surgen de la información recopilada o de los criterios del investigador, en consecuencia, el número de categorías que se adoptan dentro de un proceso de investigación

depende de la visión racional y orientación empírica en concordancia con los objetivos establecidos.

Tabla 1  
*Establecimiento de subcategorías*

Categoría principal de análisis	Subcategorías	Indicador
Implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto	Marco legal	-Internacional -Convenio SOLAS -Código PBIP -Repertorio de recomendaciones -CAPP -Nacional
	Situación actual	-Inicio de la gestión para implantación del CAPP -Inconvenientes -Actitud -Estrategia
	Estructura	-Integrantes del CAPP -Autoridad responsable del CAPP -Formación
	Visión proyectiva	Ventajas Desventajas
	Sensibilización en aspectos de protección	-Comunidad marítima -Comunidad en general -Cuerpo político -Acciones de mejora
	Visión prospectiva	Surgen de la investigación

*Nota:* ... Ver Anexo 5.

### 3.4. Muestra

Los estudios de carácter cualitativo, suelen considerar muestras no probabilísticas, ya que el objetivo es comprender un fenómeno o situación y se resta poco interés a la generalización. Una muestra no probabilística según Vara (2015) no utiliza criterios estadísticos, por lo tanto, son considerados muestras “racionales”.

En tal sentido, orientado al presente estudio, se establecieron dos tipos de muestreos no probabilísticos. Un muestreo intencional y otro por rastreo. El muestreo intencional se suele utilizar sobre la base del conocimiento y criterios fundamentados del investigador, mientras que el muestreo por rastreo se caracteriza cuando los elementos elegidos (personas) en el proceso preliminar de recolección de datos, determinan las próximas unidades de información a considerar (Vara, 2015).

En tal sentido, las unidades de información que forman parte del muestreo intencional quedó representado por 10 unidades de información (Representantes de autoridades competentes sobre responsabilidades de protección portuaria) y el muestreo por rastreo quedó determinado por 10 unidades de información (Representantes de la Autoridad Portuaria Nacional y especialistas en el área de protección portuaria).

Tabla 2

*Muestreo no probabilístico aplicado al presente trabajo de investigación.*

Muestreo	Organización	Cargo	Etiqueta	Unidades de información	Total
Intencional	Migraciones	-	03	10	
	DEVIDA	-	02		
	DICAPI	-	03		
	MINCETUR	-	01		
	Sanidad Marítima	-	01		
Por rastreo	OPR Internacional	Licenciado en Administración Naviera experto en Protección Marítima	E1		
	ENAMM	Doctor en Ciencias Marítimas	E2		
	TRANSPORTADORA	Oficial de	E3		

CALLAO	Protección Portuaria Jefe de la Unidad de			
APN	Protección y Seguridad Portuaria de la APN	E4		20 unidades de información
APN	Especialista en Protección Portuaria de la APN	E5	10	
DICAPI	Especialista en Derecho Marítimo Internacional	E6		
ENAMM	Doctor en Ciencias Marítimas	E7		
ENAMM	Doctor en Ciencias Marítimas	E8		
DP WORLD	Oficial de Protección de la Instalación Portuaria	E9		
INDEPENDIENTE	Investigador vinculado a asuntos marítimos	E10		

### 3.5. Técnica, instrumento y herramienta de recolección de datos

En concordancia con las muestras establecidas y los objetivos planteados se aplicaron como técnicas de recolección de datos la encuesta y la entrevista. Según Hernández et. al. (2014), el instrumento de recolección de datos en un estudio cualitativo queda determinado por el investigador, lo que corresponde a las autoras del presente estudio.

Así también, al aplicar una encuesta se podría considerar un instrumento de naturaleza documental que corresponde a un cuestionario (Ver Anexo 6) en referencia con la técnica catalogada como encuesta, cuyo objetivo fue brindar una información de naturaleza exploratoria sobre la primera subcategoría de análisis en correspondencia con el objetivo central establecido.

Por otra parte, para aplicar la entrevista fue necesario la elaboración de una herramienta de recolección de datos que corresponde a la guía de entrevista (Ver Anexo 7), con la intención de contar con una matriz de preguntas en coherencia con el establecimiento de subcategorías para ser aplicadas a las unidades de información que forman parte de la muestra no probabilística por rastreo. Cabe resaltar que se aplicó una en entrevista a profundidad.

Tabla 3

*Relación entre la técnica, instrumento, herramienta de recolección de datos y la muestra que componen las unidades de información*

Técnica	Instrumento	Herramientas	Muestra
Encuesta	Cuestionario	-----	10 unidades de información que representan al muestreo intencional
Entrevista	Investigadoras	Guía de entrevista	10 unidades de información que representan al muestreo por rastreo

### 3.6. Validez, fiabilidad y transferencia

Según Hernández et. al. (2014) el rigor en una investigación cualitativa se determina según 3 criterios:

-La confiabilidad, la cual se relaciona con la consistencia de los resultados tomando en consideración las diferentes fuentes e investigadores.

-La validez, la cual se orienta a considerar la exactitud de los resultados y descubrimientos empleando ciertos procedimientos en la cual se capture lo que las unidades de información desean expresar.

-Transferencia, el cual considera un análisis racional de aplicación de los resultados hacia otros contextos.

Respecto a la confiabilidad se procuró seleccionar fuentes y unidades de información coherentes con los objetivos que se plantearon, así también, se realizó consultas a especialistas del sector con la finalidad de tomar en consideración puntos de vista externo que avalen el presente estudio, enfatizando sobre el proceso de recolección de datos que representan a la fase de campo (Ver Anexo 8).

El criterio de validez se determinó mediante los métodos de triangulación de informantes y técnicas de recolección de datos, con lo cual se pudo capturar patrones comunes a razón de las categorías apriorísticas planteadas para realizar el diagnóstico requerido que se corresponde con la visión prospectiva plasmada en el Capítulo IV del presente informe (Resultados).

Así también respecto al criterio de transferencia se puede establecer que los resultados del presente trabajo de investigación podrían dar luces respecto a diversos aspectos que se conjugan con la implantación de un Comité Asesor sobre Protección del Puerto en países que comparten amenazas similares al

ámbito nacional, sin embargo, no representaría una orientación específica, ya que los asuntos y problemas de protección tiene características propias según el contexto o zona geográfica donde se realice un análisis.

### **3.7. Técnicas para el procesamiento y análisis de los datos**

Los datos provenientes de la aplicación del cuestionario exploratorio fueron interpretados en forma conjunta según cada pregunta planteada y las respuestas obtenidas de la misma los cuales guardan relación con la subcategoría “marco legal”. Dicha actividad correspondió a una fase inicial con respecto a la investigación considerada como de campo.

Luego con respecto a la aplicación de entrevistas, los datos fueron obtenidos a través de la aplicación de videoconferencias, quedando registradas en material multimedia para su posterior procesamiento y análisis en base a categorías emergentes lo cual representa a un proceso de saturación de la información.

Cada unidad de información que participó en las entrevistas dio su punto de vista y apreciación frente a los cuestionamientos planteados respecto a la guía de entrevista, para luego aplicar técnicas de corte, clasificación y palabras clave en contexto que conlleven a establecer categorías emergentes con los cuales se realizó la teorización final en concordancia con las categorías apriorísticas.

Las videoconferencias se realizaron utilizando la plataforma virtual de google meet, y para el procesamiento de los datos tanto de la encuesta como de las

entrevistas se utilizó el programa Microsoft Word, empleando un código según la unidad de información correspondiente a cada muestra seleccionada.

### **3.8. Aspectos éticos**

Con respecto a los principios éticos de la investigación científica en relación con la protección de datos y de informantes, se aplicó un consentimiento informado en el cual las autoras del presente trabajo se comprometen a mantener en la condición de anónimo las respuestas y datos recolectados de cada unidad de información.

Así también, se informó las características y objetivos del presente trabajo de investigación, estableciendo un marco de respaldo y confianza frente a la información que brindaron las unidades de información para cumplir con los objetivos del presente trabajo de investigación (Ver Anexo 9).

## **CAPÍTULO IV: RESULTADOS**

Los resultados obtenidos de la aplicación de encuestas y entrevistas a profundidad aplicadas a las unidades de información (Ver Anexo 6 y 7), se ordenan tomando en cuenta las subcategorías de análisis establecidas en el capítulo anterior del presente informe, lo cual se corresponde con la matriz metodológica (Ver Anexo 10).

De esta manera, se responde al objetivo general, particularizando con las teorizaciones según cada objetivo específico, los cuales en su conjunto complementan el proceso para cumplir con el último objetivo específico en el cual se establece la visión prospectiva según la información recabada.

Las interpretaciones de los cuestionarios se basan en una interpretación general lo cual ayudó con establecer las preguntas que se enmarcan dentro del proceso de campo caracterizado por la aplicación de las entrevistas a las unidades de información.

Por otra parte, de la información recabada producto de las entrevistas se extraen unidades temáticas de significación, los cuales mediante la saturación de la información y la triangulación de sujetos se establece las teorizaciones finales por cada subcategoría con lo cual se plasma la teorización final que abre paso a la formulación de las situaciones futuras en base a la implantación del CAPP.

#### **4.1. Analizar con visión prospectiva el desarrollo la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el Perú, 2020**

##### **4.1.1. Comprender el marco legal involucrado con la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto**

Interpretación del cuestionario exploratorio	
Marco legal	<p>-De la información recabada se pudo comprender que las figuras que se proyectan a formar parte del CAPP no tienen un conocimiento significativo sobre el marco legal internacional y nacional referente a asuntos de protección portuaria.</p> <p>-La información que plasmaron en las encuestas exploratorias dan una visión de información superficial sobre dichos aspectos.</p> <p>-No poseen diferenciaciones claras sobre lo que significa “protección” y “seguridad”, así también se percibe falta de aproximaciones sobre lo que significa los instrumentos normativos base tales como el Convenio SOLAS, Código PBIP y el Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos establecidos por la OMI y la OIT.</p> <p>-A nivel nacional, se puede entender que no existe una divulgación concreta sobre la normativa nacional de protección en la cual se vinculan ciertos aspectos sobre la implantación del CAPP (RAD N° 044-2017-APN/DIR)</p>

<p>Informante: 01  Etiqueta: E1  Características:  -Licenciado en administración naviera  -Experto en protección marítima  -25 años de experiencia en protección portuaria</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones-anotaciones</p>	<p>Codificación  (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>1.-¿Considera que el marco internacional sobre asuntos de protección marítima están a la vanguardia con los actos delictivos que se han suscitado últimamente?</p> <p><u>Las nuevas amenazas suscitadas no están consideradas en un marco teórico específico, es decir las normativas no están acorde las últimas tendencias de amenazas a las cuales se enfrentan los puertos, las instalaciones portuarias, los buques, la zona terrestre, la acuática y toda que guarde relación con el ámbito marítimo.</u></p> <p>Es importante concientizar a las autoridades gubernamentales, organizaciones marítimas y portuarias, sectores navieros y portuarios la actualización y mejora de herramientas normativas que abarquen medidas obligatorias ante la nueva tendencia de amenazas.</p>	<p>-Nuevas amenazas suscitadas no están consideradas en un marco teórico internacional específico</p> <p>-Las normativas no están acorde las últimas tendencias de amenazas</p>
<p>2.-¿Cree Ud. que el convenio SOLAS debería establecer normas obligatorias de protección con mayor alcance?</p> <p>Definitivamente de acuerdo, como hemos mencionado anteriormente una de las disposiciones del convenio SOLAS, 1974 es establecer disposiciones obligatorias sobre medidas de protección solo para buques e instalaciones portuarias, no para el puerto de forma conjunta.</p> <p>,  <u>Cabe indicar que al hablar de la implementación de comités de protección se necesitaría el establecimiento de normas con un alcancé de mayor amplitud geográfica</u> que abarque no solo instalaciones portuarias sino al puerto como un todo</p> <p>Seria trascendental que las organizaciones internacionales identifiquen aquella debilidad y se preocupen por realizar gestiones para que ya sea en el código PBIP, o en el capítulo XI-2 del convenio SOLAS incluya normas obligatorias de mayor alcancé</p>	<p>-Establecimiento de normas obligatorias con un alcancé de mayor amplitud geográfica</p>

<p><u>geográfico</u> la cuales abarquen no solamente instalaciones portuarias sino también toda zona marítima y terrestre adyacente al puerto, y se integren medidas para proteger al puerto como un todo.</p>	
<p>3.- ¿Cuál es su opinión sobre el Código PBIP respecto a su alcance en determinación del interfaz buque /instalación portuaria?</p> <p>Como nos damos cuenta el alcance del código no abarca toda zona terrestre y acuática adyacente al puerto.</p> <p>Ahora en mi opinión los parámetros dispuestos en el código son suficientemente adecuados como para aplicarlos en el puerto, sería recomendable que <u>la amplitud geográfica del código</u> sea evaluada y modificada para que <u>llegue a toda zona acuática y terrestre adyacente al puerto</u></p>	<p>.</p> <p>-Amplitud geográfica del código llegue a toda zona acuática y terrestre adyacente al puerto</p>
<p>4.- ¿Cree usted que las medidas que se establecen en el repertorio de recomendaciones debería tomar un carácter obligatorio?</p> <p><u>El sentido de aplicación del repertorio es optativo</u>, es decir es decisión de cada autoridad designada implementarla o no, lo que causa una falta de compromiso por parte de las entidades estatales en colaborar con la aplicación de acciones para mejorar la protección portuaria en el puerto, es por ello que consideraría importante el desarrollo de gestiones legales en la organización pilar , la OMI para <u>convertir las medidas del repertorio en obligatorias y generar un mayor compromiso</u> de todas las partes .</p>	<p>-El sentido de aplicación del repertorio es optativo</p> <p>-Convertir las medidas del repertorio en obligatorias y generar un mayor compromiso</p>
<p>5.- ¿Considera importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAP?</p> <p>Se necesita contar un puerto seguro y eficaz, donde se integre la acción y compromiso de todas las organizaciones estatales involucradas cuando se suscite algún tipo de amenaza, así como la de los sectores navieros y portuarios para ello <u>sería relevante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional obligatorias</u> para que cada autoridad designada velando por la protección integral de sus puertos según su jurisdicción, se encuentre en compromiso de cumplir con lo dispuesto en la normativa establecida</p>	<p>-Relevante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional obligatorias</p> <p>-</p>

<p>6.- ¿Cuál sería la estrategia a adoptarse en el contexto nacional para la implantación del CAAP?</p> <p>Actualmente se observa una escasa importancia en aprobar la normativa que exija la implantación del CAPP en el ámbito nacional debido a la <u>ineficiente especialidad jurídica nacional en temas de protección portuaria</u>, a lo cual recomendaría un <u>fortalecimiento en la formación del cuerpo político nacional en temas de protección portuaria</u>.</p>	<p>-Ineficiente especialidad jurídica nacional en temas de protección portuaria</p> <p>-Fortalecimiento en la formación del cuerpo político nacional</p>
<p>7. ¿Considera que las normas sobre protección y seguridad vinculada a los puertos son distintas o forman parte de un híbrido de cuestiones legales con relación práctica dentro del sector marítimo y portuario?</p> <p>La protección y seguridad, ambas en sentido general podrían tener similar interpretación, sin embargo, <u>en el ámbito portuario existen diferencias entre los conceptos</u> la protección o conocida también como security, hace referencias a las medidas tomadas para evitar actos delictivos causados voluntariamente que ponen en riesgos el adecuado desarrollo de las actividades marítimas, por ejemplo, el terrorismo, la piratería, el sabotaje.</p> <p>Con relación a seguridad o conocido también como safety, se hace mención a las medidas para evitar actos que se suscitan en los puertos de manera involuntaria, como los desastres naturales.</p>	<p>-Existen diferencias entre los conceptos</p>

<p>Informante: 02 Etiqueta: E2 Características: -Doctor en ciencias marítimas -25 años de experiencia en protección marítima</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>

<p>1.-¿Considera que el marco internacional sobre asuntos de protección marítima están a la vanguardia con los actos delictivos que se han suscitado últimamente?</p> <p>Actualmente <u>no se verifica la existencia de una normativa internacional de protección actualizada que considere las últimas amenazas suscitadas</u> en el entorno marítimo.</p> <p>Por ejemplo, el narcotráfico es uno de los peligros latentes que amenaza a toda actividad marítima a nivel mundial, la erradicación de este factor relacionado con la creación de un comité de protección portuaria en cada puerto, sería trascendental, sin embargo, aún no se cuenta con una normativa obligatoria</p> <p>Por lo tanto, se podría concluir que <u>no existe un marco internacional legal que este a la altura con las recientes actos delictivos</u> suscitados en el transporte marítimo internacional.</p>	<p>-Marco legal no está a la altura de los actos delictivos</p> <p>-No se verifica la existencia de una normativa internacional de protección actualizada</p>
<p>2.-¿Cree Ud. que el convenio SOLAS debería establecer normas obligatorias de protección con mayor alcance?</p> <p>Para responder esta pregunta me basaría en el hecho de que pasaría si se suscitase una amenaza en una zona portuaria intermedia entre dos instalaciones portuarias la cual no se encuentre bajo la jurisdicción de ninguna organización estatal ni privada; ante ello no se cuenta con un protocolo, un orden de funciones y acciones.</p> <p>Por ello es básico que <u>el alcance del SOLAS y de toda normativa relacionada a la protección portuaria sea con mayor amplitud geográfica</u>, son normas muy limitantes que solo tienen como fin el buque y la instalación portuaria no considerando que el blanco de las amenazas portuarias es el puerto de forma integral</p>	<p>-Alcance del SOLAS sea con mayor amplitud geográfica</p>
<p>3.- ¿Cuál es su opinión sobre el Código PBIP respecto a su alcance en determinación del interfaz buque /instalación portuaria?</p> <p>Sabemos que las disposiciones establecidas en <u>el código PBIP tiene un alcance limitado</u>, solo establece medidas para el buque, la instalación portuaria y la interfaz buque instalación portuaria.</p> <p>Ante ello uno de los objetivos a los que pretende llegar la implementación del CAPP, es trabajar</p>	<p>-El código PBIP tienen un limitado alcance</p>

<p>coordinadamente con entidades estatales vinculadas a la actividad marítima y poder contrarrestar toda amenazas que se pueda suscitar en el puerto en forma integral mediante la aplicación de un plan de protección portuario.</p>	
<p>4.- ¿Cree usted que las medidas que se establecen en el repertorio de recomendaciones debería tomar un carácter obligatorio?</p> <p>El repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos, tal y como su nombre lo indica son recomendaciones, sugerencias voluntarias la cuales las autoridades portuarias de cada país pueden o no adoptar a su legislación nacional portuaria.</p> <p>Sin embargo, en marco de asegurar el establecimiento y se garantice la correcta aplicación de medidas que prevengan actos ilícitos que afecten el adecuado desarrollo del flujo marítimo comercial, es <u>esencial establecer normas jurídicas válidas.</u></p> <p><u>Para poder cumplir el alcancé y objetivos del comité de protección sería trascendental proyectarse en gestionar la validez jurídica</u> de las normas que lo cercioran, en este caso las recomendaciones prácticas de protección portuaria brindadas por la OMI.</p>	<p>-Esencial establecer normas jurídicas válidas.</p> <p>-Gestionar la validez jurídica del repertorio</p>
<p>5.- ¿Considera importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAP?</p> <p>Considero <u>importante integrar y mejorar el conjunto de normativas jurídicas internacionales existentes</u> respecto a la implementación de los CAPP, para así mejorarlas, actualizarlas, darles validez jurídica y exigir su cumplimiento en el ámbito marítimo correspondiente de cada país.</p> <p>Hay que tener en cuenta que, al no tener un marco jurídico obligatorio para la implementación de los CAPP, dificulta las aplicaciones de ciertas medidas o herramientas para que la protección fluya en forma adecuada</p>	<p>-Integrar y mejorar el conjunto de normativas jurídicas internacionales existentes</p>
<p>6.- ¿Cuál sería la estrategia a adoptarse en el contexto nacional para la implantación del CAAP?</p> <p>En mi opinión la primera estrategia a adoptarse en el contexto nacional para la implantación del CAAP, es <u>analizar</u> en base a funciones vinculadas al sector</p>	

<p>marítimo y portuario <u>qué funcionario de cada autoridad debería conformar el CAPP y realizar un proceso de capacitación e inducción intensivo de forma individual por cada autoridad</u> para luego establecer compromisos de participación</p> <p>Se toma esta estrategia ya que se observa que las autoridades vinculadas al ámbito no cuentan con una adecuada formación jurídica de normas internacionales como nacionales de protección portuaria, ya que ellas al trabajan de forma aislada, individual buscando cumplir objetivos propios de cada autoridad.</p>	<p>-Funcionario de cada autoridad debería conformar el CAPP y realizar un proceso de capacitación e inducción intensivo de forma individual por cada autoridad</p>
<p>7.- ¿Considera que las normas sobre protección y seguridad vinculada a los puertos son distintas o forman parte de un híbrido de cuestiones legales con relación practica dentro del sector marítimo y portuario?</p> <p>Son <u>términos totalmente diferentes</u> sin embargo cuando se han programado ejercicios y prácticas, gestión de crisis en las instalaciones portuarias y se ha interactuado con el apoyo de entidades estatales vinculadas, cada una lo ha desarrollado bajo sus paraguas de normas que tiene, no contando con conocimientos básicos de protección portuaria</p>	<p>-Términos totalmente diferentes</p>

<p>Informante: 03 Etiqueta: E3 Características: -Oficial de protección de la instalación portuaria -25 años de experiencia en protección marítima</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>1.-¿Considera que el marco internacional sobre asuntos de protección marítima están a la vanguardia con los actos delictivos que se han suscitado últimamente?</p> <p>En el ámbito nacional se nombró a una entidad para que nos represente ante la OMI y se encargue de la gestión, control, competitividad, fiscalización normar y proyección de la ley del Sistema portuario Nacional, dicha entidad es la Autoridad Portuaria Nacional, ella mediante la unidad de protección y seguridad es</p>	

<p>encargada de hacer frente a la mejora de regulaciones y normativas nacionales de protección portuaria. Cabe indicar que la normativa nacional sobre protección portuaria considera un mayor número de <u>amenazas latentes en el ámbito portuario, las cuales no se encuentran incluidas en normativas internacionales.</u></p>	<p>-Las amenazas latentes en el ámbito portuario no se encuentran incluidas en normativas internacionales.</p>
<p>2.- ¿Cree Ud. que el convenio SOLAS debería establecer normas obligatorias de protección con mayor alcance?</p> <p>El SOLAS determina un alcance internacional para buques y terminales portuarios, con el anexo en su capítulo XI-2 el cual incluye el código PBIP Sin embargo, el SOLAS <u>tiene un alcance geográfico limitado, no integra parámetros obligatorios para el puerto de forma integral</u></p> <p>Para garantizar el adecuado flujo de carga con estándares de seguridad, calidad y protección de la carga se debe contar con una normativa internacional que establezca medidas viablemente jurídicas las cuales garanticen la exigibilidad de la aplicación de las medidas en un ámbito geográfico de mayor amplitud.</p>	<p>-Tiene un alcance geográfico limitado, no integra parámetros obligatorios para el puerto de forma integral</p>
<p>3.-¿Cuál es su opinión sobre el Código PBIP respecto a su alcance en determinación del interfaz buque /instalación portuaria?</p> <p>El código PBIP es una herramienta importante para asegurar la protección en instalaciones portuarias como en buques mas no en puertos, <u>su alcance es insuficiente y restringido</u> respecto al enfoque integrador y efectivo que se busca en el comité de protección portuaria. Deberíamos enfocarnos a la implementación de este comité inicialmente de puertos y posteriormente integrarlos a comité central a nivel nacional por qué nuestro flagelo principal y nuestra principal amenaza en todos los puertos es el tráfico ilícito de drogas</p>	<p>-Su alcance es insuficiente y restringido</p>
<p>4.- ¿Cree usted que las medidas que se establecen en el repertorio de recomendaciones debería tomar un carácter obligatorio?</p> <p>Muy de acuerdo, el repertorio de recomendaciones proporciona un método para definir puntos débiles con respecto a la protección del puerto, y determina cometidos, tareas y medidas de protección</p>	

<p>encaminados a disuadir, detectar y dar respuesta a actos ilícitos contra los puertos utilizados para el tráfico marítimo internacional</p> <p><u>Convertir dichas medidas dispuestas en el repertorio en exigibles u obligatorias para las autoridades portuarias</u> sería un hecho vital para comprometer y asignar funciones específicas a las autoridades correspondientes y así al suscitarse cualquier tipo de amenazas que afecte al puerto cada ente partícipe de forma ordenada, organizada y comprometida en salvaguardar la protección de los puertos nacionales como jurisdicción</p>	<p>-Convertir medidas dispuestas en el repertorio en exigibles y obligatorias</p>
<p>5.- ¿Considera importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAPP?</p> <p>Sería <u>trascendental que se trabaje en un híbrido de normativas de carácter internacional respecto al CAPP</u> para dar un enfoque común y estandarización entre los estados miembros, cada autoridad lo interpreta a su criterio, algunas son estrictas en aplicar la recomendación de implementar un CAPP , sin embargo existen países que solo lo consideran una simple recomendación y no gestionan ni se dan cuenta de lo trascendental que sería en orden de erradicar las amenazas fulminantes que aquejan a los puertos</p>	<p>-Trascendental que se trabaje en un híbrido de normativas de carácter internacional respecto al CAPP</p>
<p>6.- ¿Cuál sería la estrategia a adoptarse en el contexto nacional para la implantación del CAAP?</p> <p>En el ámbito nacional se puede observar que existe una falta de articulación o integración de toda la comunidad portuaria, cada organización vinculada al ámbito trabaja independientemente a espaldas de lo que pueda acontecer a su alrededor.</p> <p><u>La falta de profesionales legales especializados en normativa de protección internacional y nacional y las barreras burocráticas nacionales</u> podría representar un factor fundamental en la demora legal para implantar el CAPP.</p> <p>Ante ello una de las estrategias a considerar sería <u>establecer una base legal interna la cual permita articular a todos los miembros</u> que conformaran el comité de manera objetiva y enfocándolos en un mismo objetivo.</p>	<p>-Falta de profesionales legales especializados</p> <p>-Establecer una base legal interna</p>

Además de ello realizar una <u>sensibilización en protección portuaria individualizada por cada autoridad</u> que conformara el comité.	-Sensibilización individualizada por cada autoridad
<p>7.- ¿Considera que las normas sobre protección y seguridad vinculada a los puertos son distintas o forman parte de un híbrido de cuestiones legales con relación practica dentro del sector marítimo y portuario?</p> <p>Con relación a los conceptos de protección y seguridad se considera que ambas se encuentran ligadas al conjunto de medidas para <u>garantizar la prevención de amenazas</u> que atenten contra el desarrollo adecuado del comercio marítimo.</p>	-Ambas garantizan la prevención de amenazas

<p>Informante: 04 Etiqueta: E4 Características: -Jefe de la Unidad de Protección y Seguridad -25 años de experiencia</p>	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>1.- ¿Considera que los marcos internacionales sobre asuntos de protección marítima están a la vanguardia con los actos delictivos que se han suscitado últimamente?</p> <p>La protección marítima es el conjunto de medidas que buscan que el comercio marítimo fluya de forma efectiva, garantizando que los flujos de carga circulen entre los nodos portuarios los cuales a su vez mantienen una estrecha conexión con los buques. Para que esto ocurra es necesario contrarrestar las amenazas que se suscitan, como el ciberataque, por ejemplo, que, de manera independiente, los Gobiernos vienen actuando frente a estos.</p> <p><u>Sin embargo, cabe precisar que diversas amenazas que han surgido a lo largo de los últimos años no son respaldadas por la normativa internacional vigente</u></p>	-Nuevas amenazas no son respaldadas por la normativa internacional vigente

<p>2.- ¿Cree Ud. que el convenio SOLAS debería establecer normas obligatorias de protección con mayor alcance?</p> <p>El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar establece normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, en concordancia con la seguridad del mismo. Dicho convenio es vinculado con la adopción de medidas de construcción, equipamiento y explotación de buques para garantizar su seguridad y la de las personas embarcadas. Abarcando medidas entre la interfaz buque-puerto como un todo.</p> <p><u>Pero la protección marítima abarca mayor zona geográfica que este convenio no contempla. Por ello considero que este convenio debería establecer normas obligatorias con mayor alcance para garantizar la protección.</u></p>	<p>-La protección marítima abarca mayor zona geográfica que el SOLAS no contempla</p> <p>-SOLAS debería establecer normas obligatorias con mayor alcance para garantizar la protección.</p>
<p>3.- ¿Cuál es su opinión sobre Código PBIP respecto a su alcance en determinación del interfaz buque/instalación portuaria?</p> <p>El código es una norma que la Organización Marítima Internacional (OMI) acordó en diciembre de 2002, a raíz de los atentados de los que fue objeto Estados Unidos el año 2001, que busca reforzar la seguridad del transporte marítimo.</p> <p>A medida que aumenta la amenaza, la lógica neutralización sólo es reducir la vulnerabilidad. Este Código PBIP proporciona varias maneras de reducir las vulnerabilidades. Cada barco y cada instalación portuaria tendrán que determinar las medidas necesarias para intensificar sus medidas de seguridad para compensar adecuadamente la amenaza mediante la reducción de su vulnerabilidad.</p> <p><u>Al igual que el convenio SOLAS, las medidas del Código PBIP solo consideran interfaz buque- instalación portuaria, no demás zonas geográficas como parte vulnerable.</u></p> <p>Por ello, pienso que este código debería tener un mayor alcance.</p>	<p>-Código PBIP solo consideran interfaz buque- instalación portuaria, no demás zonas geográficas</p>
<p>4.- ¿Cree Ud. que las medidas que se establecen en el repertorio de recomendaciones deberían tomar un carácter obligatorio?</p> <p>La importancia de un puerto es facilitar los servicios básicos para que las operaciones del puerto que tengan que hacer sean de maneras segura y rápida,</p>	

<p>porque la demora de una nave en el puerto significa un costo.</p> <p>El repertorio de recomendaciones <u>representa una medida optativa, voluntaria es decir casi nula</u> ya que al no tener viabilidad jurídica cada autoridad portuaria es libre de elegir si incorpora a su legislación nacional las disposiciones que emanan del repertorio.</p>	<p>-Representa una medida optativa, voluntaria es decir casi nula</p>
<p>5.- ¿Considera importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAPP?</p> <p>Entiendo que, si bien es cierto las normas internacionales tienen un alcance general mas no especifico para cada puerto de los gobiernos contratantes, considero que <u>debería existir un conjunto fortalecido y actualizado de normas jurídicas respecto al CAPP.</u></p> <p>Es decir que tengan estándares y protocolos de seguridad frente a las amenazas actuales, estas que deberían ser actualizadas cada cierto tiempo.</p>	<p>-Conjunto fortalecido y actualizado de normas jurídicas respecto al CAPP.</p>
<p>6.- ¿Cuál sería la estrategia a adoptarse en el contexto nacional para la implantación del CAPP?</p> <p>Como principal gestión opino que <u>se debe poner mayor énfasis en la sensibilización de los especialistas legales y los integrantes que conformaran el CAPP</u></p> <p>Ellos den estar alineados, con suficientes conocimientos jurídico básicos nacionales como internaciones de protección portuaria, aspectos operacionales de la carga, desafíos en la cadena logística para poder tomar decisiones asertivas y conformar un comité con un sólido sistema de gestión.</p>	<p>-Énfasis en la sensibilización de los especialistas legales</p>
<p>7.- ¿Considera que las normas sobre protección y seguridad vinculada a los puertos son distintas o forman parte de un hibrido de cuestiones legales con relación practica dentro del sector marítimo y portuaria?</p> <p>En el punto de vista de protección hay una serie de actos ilícitos que se pueden ver en los puertos peruanos, por ejemplo, TID, extorciones, robos a la carga, serie de actividades que hacen que la fluidez de la carga se vea afectadas.</p> <p><u>Los términos protección y seguridad pertenecen a distintas orientaciones,</u> y con el tiempo han ido</p>	

sufriendo cambios a lo largo de los procesos históricos que se vinculan con las actividades marítimas y portuarias,	-Pertenece a distintas orientaciones
---	--------------------------------------

Informante: 05 Etiqueta: E5 Características: -Especialista en Protección Portuaria -30 años de experiencia	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>1.- ¿Considera que los marcos internacionales sobre asuntos de protección marítima están a la vanguardia con los actos delictivos que se han suscitado últimamente?</p> <p>En el código deberían considerarse al narcotráfico, que, aunque todo el mundo lo considere, no está dentro del código. El código dice contrabando, y cuando habla de este, dice, de equipos, de armas, o de armas de destrucción masiva, pero no habla de contrabando de narcótico o tráfico ilícito de estupefacientes.</p> <p>Tampoco habla de los artefactos no tripulados como los drones, ni de los ciberataques.</p> <p>En ese contexto considero que <u>falta un marco legal internacional actualizado sobre asuntos de amenazas al buque, instalaciones portuarias y puertos</u></p>	<p>-Falta un marco legal internacional actualizado sobre asuntos de amenazas</p>
<p>2.- ¿Cree Ud. que el convenio SOLAS debería establecer normas obligatorias de protección con mayor alcance?</p> <p>El objetivo del convenio SOLAS es establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad.</p> <p>En el Capítulo XI-2 - Medidas especiales para incrementar la protección marítima. En este capítulo se consagra la aplicación del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). En dicho código no se mencionan las amenazas actuales, solo se identifican 9.</p> <p>Dichas medidas establecidas en el convenio y código no tienen mayor alcance a los diferentes tipos de amenazas que han surgido en estos últimos tiempos, por ende, <u>es importante que este marco jurídico deba</u></p>	

<p><u>actualizar su alcance y contenido para garantizar la protección</u> de los puertos de los gobiernos contratantes.</p>	<p>-Debe actualizar su alcance y contenido para garantizar la protección</p>
<p>3.- ¿Cuál es su opinión sobre Código PBIP respecto a su alcance en determinación del interfaz buque/instalación portuaria?</p> <p>El Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) representa la culminación de un intenso trabajo del Comité de Seguridad Marítima de la OMI y de su Grupo de trabajo sobre protección marítima. Pero tiene un alcance limitado en el interfaz buque/instalación portuaria. El repertorio de recomendaciones considera puerto a ambas zonas geográficas tanto acuática como terrestre, y propone medidas preventivas al puerto como un todo.</p> <p>En mi opinión <u>el código PBIP debe tener un mayor alcance geográfico que incluya toda zona acuática y terrestre adyacente al puerto.</u></p>	<p>-El código PBIP debe tener un mayor alcance geográfico que incluya toda zona acuática y terrestre adyacente al puerto</p>
<p>4.- ¿Cree Ud. que las medidas que se establecen en el repertorio de recomendaciones deberían tomar un carácter obligatorio?</p> <p>La OMI es un organismo técnico de la ONU, el cual, como una entidad multinacional no obliga a los países. Cada país es autónomo, soberano de implementar las normas que estima son convenientes cada país. Entonces la OMI recomienda, al igual que los convenios, cada país lo hace suyo, y el que no quiere hacerlo no lo hace. Lógicamente la mayoría de países lo hace por un tema de comercio internacional, los implementa. Cada estado ve el código y da disposiciones específicas de cumplimiento como es la RAD N°044 en el ámbito peruano.</p> <p>Sin embargo, sería conveniente <u>gestionar la validez jurídica del Repertorio de Recomendaciones para cumplir los objetivos y alcances del CAPP</u> o de cualquier instrumento legal vinculado.</p>	<p>-Gestionar la validez jurídica del Repertorio de Recomendaciones.</p>
<p>5.- ¿Considera importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAPP?</p> <p>Como sabemos los instrumentos internacionales como el convenio SOLAS y el código PBIP ofrecen estándares mínimos, pero la OMI señala que los estados parte, lo acaten según legislaciones internas.</p>	

<p>Las <u>elaboraciones de un conjunto de normas jurídicas en todo caso serían internas</u>, si es que el gobierno lo decide, mas no de carácter internacional. Por el momento se está participando de manera voluntaria bajo un marco normativo interno elaborado por la APN</p>	<p>-Elaboraciones de un conjunto de normas jurídicas en todo caso serían internas, no internacional</p>
<p>6.- ¿Cuál sería la estrategia a adoptarse en el contexto nacional para la implantación del CAPP?</p> <p>Además de las inalcanzables correcciones que da la APN a las observaciones de la MTC, lo primero es convencer al Ministerio de la importancia de la implementación del comité, <u>contando con abogados competentes con conocimientos suficientes en protección portuaria.</u></p> <p>Mientras se viene realizando esfuerzos desmedidos, considero una eficiente salida que <u>la autoridad competente trabaje bajo normativas legales internas para integrar a la comunidad portuaria</u> como lo es actualmente la Norma técnica de Protección Portuaria cuyo alcance no obliga a las autoridades a la conformación del CAPP, más bien promueve una participación voluntaria.</p>	<p>-Abogados competentes con conocimientos suficientes en protección.</p> <p>-Trabaje bajo normativas legales internas para integrar a la comunidad portuaria</p>
<p>7.- ¿Considera que las normas sobre protección y seguridad vinculada a los puertos son distintas o forman parte de un híbrido de cuestiones legales con relación practica dentro del sector marítimo y portuaria?</p> <p>Las medidas referentes a la protección de los puertos no deben confundirse con las medidas establecidas con relación a seguridad portuaria, <u>las taxonomías de protección y seguridad guardan variaciones en el ámbito portuario.</u></p>	<p>-Las taxonomías de protección y seguridad guardan variaciones</p>

<p>Informante: 06 Etiqueta: E6 Características: -Especialista en Derecho Marítimo Internacional -10 años de experiencia</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>1.- ¿Considera que los marcos internacionales sobre asuntos de protección marítima están a la vanguardia</p>	

<p>con los actos delictivos que se han suscitado últimamente?</p> <p>Las medidas de protección de puerto se encuentran dentro de un marco legal internacional que regula temas de seguridad portuaria basado en el código PBIP, este código se encuentra en el convenio SOLAS, que es uno de los pilares en tema de regulación marítima internacional. A partir de la creación del SOLAS, han surgido enmiendas, relacionadas con protección portuaria, pero no exactamente acerca de la creación de comités asesores portuarios. En el repertorio de recomendaciones de la OMI y OIT existen recomendaciones acerca de los comités. En este contexto, <u>bajo las amenazas actuales, falta un marco legal más específico.</u></p>	<p>-Bajo las amenazas actuales, falta un marco legal más específico</p>
<p>2.- ¿Cree Ud. que el convenio SOLAS debería establecer normas obligatorias de protección con mayor alcance?</p> <p>El convenio nos ofrece estándares mínimos y la OMI señala que los estados contratantes acatan según las legislaciones internas. Entonces <u>no tiene que ser obligatoria, pero sí debería tener mayor alcance en temas de protección.</u></p>	<p>-SOLAS no tiene que ser obligatorio, pero sí debería tener mayor alcance en temas de protección.</p>
<p>3.- ¿Cuál es su opinión sobre Código PBIP respecto a su alcance en determinación del interfaz buque/instalación portuaria?</p> <p>Las medidas de protección de puerto se encuentran dentro de un marco legal internacional que regula temas de seguridad portuaria basado en el código PBIP. Este código se enfoca en la sección B, en cómo se puede garantizar la protección de puertos, en gestionar y garantizar la seguridad de los puertos de tal forma que señalan procedimientos y señalar cuáles son aquellos riesgos y amenazas que puedan ir en contra de esta protección portuaria para poder saber cuáles son las medidas preventivas necesarias contra esos sucesos en los buque o instalación portuaria en sí misma, mas <u>no abarca al puerto como un todo</u>, de manera integral.</p>	<p>-Código PBIP no abarca al puerto como un todo</p>
<p>4.- ¿Cree Ud. que las medidas que se establecen en el repertorio de recomendaciones deberían tomar un carácter obligatorio?</p>	

<p>Las recomendaciones prácticas contenidas en el Repertorio están destinadas a orientar a los responsables de la protección portuaria. Este Repertorio facilitará la identificación de los cometidos y tareas de los gobiernos, empleadores y trabajadores.</p> <p>Considero que el repertorio de recomendaciones prácticas no tiene carácter vinculante y no debe sustituir la legislación nacional, ni tener efectos en los principios y derechos fundamentales de los trabajadores contemplados en los instrumentos de la OIT, ni menoscabar el acceso de las organizaciones de los trabajadores a los puertos, las terminales y los buques. Es decir, <u>debe mantenerse como recomendación mas no como obligación para los Gobiernos contratantes.</u></p> <p>Cabe resaltar que cada país tiene distinta zona geográfica, diferentes amenazas, distintas políticas de protección y distintas prioridades, etc. La implantación obligatoria traería desventajas en ciertos países</p>	<p>-Mantenerse como recomendación mas no como obligación para los Gobiernos contratantes.</p>
<p>5.- ¿Considera importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAPP?</p> <p><u>No es importante tener un conjunto de normativas de carácter internacional</u>, con la normativa nacional, es suficiente para reaccionar ante amenazas de acuerdo a las vulnerabilidades de país.</p>	<p>-No es importante tener un conjunto de normativas de carácter internacional</p>
<p>6.- ¿Cuál sería la estrategia a adoptarse en el contexto nacional para la implantación del CAPP?</p> <p>El CAPP tiene como objetivo primordial el de constituir un órgano asesor de coordinación, supervisión, seguimiento y control de acciones.</p> <p><u>La autoridad a dispuesto hasta la aprobación legal del CAPP, la ejecución de mesas de comunicaciones</u> entre las diversas autoridades que conformarían el CAPP en los diferentes puertos a nivel nacional, al respecto considero que la organización de estas reuniones debe ser mejoradas y analizadas.</p> <p>La autoridad primero <u>debería realizar un proceso de selección de cada autoridad, luego escoger que funcionario que tenga funciones vinculadas a protección portuaria deba conformar el CAPP para luego capacitarlo</u> y desarrollar reuniones con ellos, pero de forma individualizada autoridad por autoridad.</p>	<p>-La autoridad a dispuesto hasta la aprobación legal del CAPP, la ejecución de mesas de comunicaciones</p> <p>-Realizar un proceso de selección, escoger que funcionario y capacitarlo</p>

<p>7.- ¿Considera que las normas sobre protección y seguridad vinculada a los puertos son distintas o forman parte de un híbrido de cuestiones legales con relación practica dentro del sector marítimo y portuaria?</p> <p>Las medidas referentes a la de <u>protección de los puertos y seguridad portuaria forman parte de un híbrido de cuestiones legales con relación practica dentro del sector marítimo y portuaria</u> ya que ambas se orientan a la implementación de medidas para contrarestar acos delictivos</p>	<p>-Forman parte de un híbrido de cuestiones legales</p>

<p>Informante: 07 Etiqueta: E7 Características: - Doctor en Ciencias Marítimas -25 años de experiencia en protección marítima</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>1.- ¿Considera que los marcos internacionales sobre asuntos de protección marítima están a la vanguardia con los actos delictivos que se han suscitado últimamente?</p> <p>En la actualidad el avance de la tecnología a traído consigo que se realice una innovación no solo para la mejora de los puertos, sino también para que los actos delictivos tomen forma y se modernicen para atacar en los puntos más vulnerables que presenten el ámbito marítimo y portuario</p> <p>Podemos ver <u>en el actual marco internacional legal en protección portuaria no existen ningún instrumento vinculante con alguna amenaza nueva suscitada</u>, el SOLAS, el código PBIP ni el repertorio consideran estas amenazas en su contenido.</p> <p>En los últimos años <u>las organizaciones internacionales no han considerado la mejora e innovación de las normativas legales relacionadas a la protección y seguridad de los puertos</u></p> <p>La industria portuaria se encuentra en un periodo de cambio y necesita innovación no solo tecnológica sino</p>	<p>-Actual marco internacional legal en protección portuaria no existe ningún instrumento vinculante con alguna amenaza nueva suscitada</p> <p>-Las organizaciones internacionales no han considerado la mejora e innovación de las normativas legales relacionadas a la protección</p>

<p>también legal, las cuales se refuercen en análisis causales, científicos de cada amenaza para establecer medidas y procedimientos claros que debe conocer cada país y sepan cómo enfrentarlas.</p>	
<p>2.- ¿Cree Ud. que el convenio SOLAS debería establecer normas obligatorias de protección con mayor alcance?</p> <p>Como lo hemos mencionado anteriormente la globalización y tecnología ha traído consigo el desarrollo e innovación de nuevas amenazas estructuradas y automatizadas que no solo afectan a las instalaciones portuarias sino también a depósitos, a almacenes portuarios, y a todo sector vinculado con el transporte de mercancías, existen zonas terrestres y acuáticas que se encuentran libres de jurisdicción las cuales no son controladas por ninguna entidad estatal y pueden ser objetivo de muchas organizaciones criminales para usarlas como medio de llevar a cabo sus actos delincuenciales que afecten al puerto de forma integral.</p> <p>Dicha vulnerabilidad no es considerada en ninguna norma internacional relacionada a la protección portuaria, si bien el SOLAS, 1974 es una de las normas pilares en el transporte marítimo, ella <u>tiene un alcance muy restringido y limitado respecto a los puertos</u>, en su capítulo XI-2 Medidas especiales para incrementar la protección portuaria, en la cual se incluye el Código PBIP solo considera medidas y parámetros para la protección de buques e instalaciones portuarias, mas no de puertos como jurisdicción.</p> <p>Los estados miembros de la OMI deberían poner mayor énfasis y proponer enmiendas a la normativa internacional, donde cualquier normativa legal vinculada, uno de los más esenciales, el <u>SOLAS establezca medidas exigibles con un alcance de mayor extensión territorial que incluya al puerto de forma integral</u>, es el único camino para garantizar el cumplimiento de medidas que resguarden la protección y seguridad del flujo de comercio marítimo internacional</p>	<p>-Establecer medidas exigibles con un alcance de mayor extensión territorial que incluya al puerto de forma integral</p>

<p>3.- ¿Cuál es su opinión sobre el Código PBIP respecto a su alcance en determinación del interfaz buque /instalación portuaria?</p> <p><u>El alcance del código PBIP es exclusivo para buques e instalaciones portuarias</u>, su ámbito de aplicación comprende, a partir de su entrada en vigencia a los buques de pasaje y a los de carga con arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas de registro grueso que hagan viajes internacionales. También a las plataformas móviles de perforación mar adentro y a las instalaciones portuarias que prestan servicio a los buques dedicados a viajes internacionales.</p> <p>La enmiendas y procedimientos del código PBIP son adoptadas y mejoradas por cada autoridad portuaria correspondiente, sin embargo, si bien muchas de ellas basándose en el repertorio de recomendaciones y practicas han ampliado su objetivo de protección y han conformado comités de protección portuaria en orden de proteger a sus puertos como un todo de forma integral , existen países que no han trabajado en ello y solo les basta con controlar y mejorar las medidas solo para sus instalaciones portuarias, buques e interfaz buque /puerto.</p>	<p>-Alcance exclusivo para buques e instalaciones portuarias</p>
<p>4.- ¿Cree usted que las medidas que se establecen en el repertorio de recomendaciones debería tomar un carácter obligatorio?</p> <p><u>El repertorio de recomendaciones debería tomar un carácter obligatorio solo así las autoridades portuarias podrán exigir su cumplimiento</u> a las organizaciones correspondientes cuando se suscite algún evento delictivo que afecte el adecuado desarrollo de actividades vinculadas al transporte de la carga</p> <p>Lo cual estaría incluido dentro de las disposiciones en la creación de un comité asesor de protección portuaria el cual sea un órgano consultor y de coordinación para la aplicación del plan de protección del puerto el cual tenga como función principal establecer procedimientos ante amenazas que afecten a las zona marítima y terrestre adyacente a los puertos.</p>	<p>-Tomar un carácter obligatorio solo así las autoridades portuarias podrán exigir su cumplimiento</p>
<p>5.- ¿Considera importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAP?</p>	

<p>Muy de acuerdo, <u>la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAP tiene un significado esencial para el desarrollo del comercio marítimo</u> con estándares de calidad donde no solo se asegure la transferencia de carga en óptimas condiciones sino también la protección y seguridad de toda zona terrestre ya acuática.</p> <p>Se debería analizar la normativa de protección portuaria internacional existente y recopilar las más importantes para evaluarlas y mejorarlas.</p>	<p>Elaboración de normas jurídicas internacionales respecto al CAPP significaría desarrollo del comercio marítimo</p>
<p>6.- ¿Cuál sería la estrategia a adoptarse en el contexto nacional para la implantación del CAAP?</p> <p>Actualmente La APN ha dispuesto la creación e implementación de mesas de trabajo para implementar los Comités de Protección del Puerto en diversos puertos del litoral con la participación de diversas entidades estatales vinculadas</p> <p>En dichas mesas de trabajo se ha podido contar con la participación voluntaria de autoridades, a las cuales se les ha reunido en conjunto, en varias ocasiones sin embargo <u>el desarrollo de estas mesas es una acción desde hace varios años atrás, sin resultados concretos a la fecha.</u></p> <p>Es por ello que considero que <u>la actual estrategia considerada por la autoridad está mal direccionada y gestionada.</u></p>	<p>-Desarrollo de estas mesas es una acción desde hace varios años atrás, sin resultados concretos a la fecha.</p> <p>-Estrategia considerada por la autoridad está mal direccionada y gestionada.</p>
<p>7.¿Considera que las normas sobre protección y seguridad vinculada a los puertos son distintas o forman parte de un híbrido de cuestiones legales con relación practica dentro del sector marítimo y portuario?</p> <p>Las normas de protección y seguridad vinculadas a los puertos muchas veces son entendidas como similares en la comunidad portuaria, sin embargo, se debe conocer que <u>los alcances de dichos conceptos han cambiado significativamente a lo largo de los años, son términos completamente diferentes</u></p> <p>Protección hace referencia al conjunto de medidas cuyo fin es prevenir amenazas causadas por actos delictivos premeditados, voluntarios, mientras que seguridad hace referencia al conjunto de medidas para prevenir amenazas causadas involuntariamente.</p>	<p>-Términos completamente diferentes</p>

Informante: 08 Etiqueta: S8 Características: -Doctor en Ciencias Marítimas -25 años de experiencia	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>1.- ¿Considera que los marcos internacionales sobre asuntos de protección marítima están a la vanguardia con los actos delictivos que se han suscitado últimamente?</p> <p>Claro que sí, las medidas legales que toma la OMI frente al código PBIP, busca garantizar que los flujos de carga circulen de forma efectiva y que las posibilidades de amenazas a las IP o buques se disminuyan razonablemente.</p> <p><u>Sin embargo se debe considerar que actualmente no es preocupación de la OMI el mejoramientos de los instrumentos legales de protección portuaria</u></p>	<p>-No es preocupación de la OMI el mejoramientos de los instrumentos legales de protección portuaria</p>
<p>2.- ¿Cree Ud. que el convenio SOLAS debería establecer normas obligatorias de protección con mayor alcance?</p> <p>Por supuesto, dicho convenio solo establece normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad y de la tripulación. Abarcando medidas entre buque – puerto como un todo.</p> <p>La protección marítima abarca mayor zona geográfica que dicho convenio no contempla, por eso es <u>importante que establezca normas obligatorias para garantizar la protección adecuada.</u></p>	<p>-Importante que establezca normas obligatorias para garantizar la protección adecuada.</p>
<p>3.- ¿Cuál es su opinión sobre Código PBIP respecto a su alcance en determinación del interfaz buque/instalación portuaria?</p> <p>.</p> <p>Yo creo que a medida que va aumenta las amenazas, lo lógico es reducir la vulnerabilidad. Este Código PBIP proporciona varias maneras de reducir las vulnerabilidades. Cada buque y cada IP tendrán que elegir las medidas adecuadas a tomar para aumentar su seguridad y neutralizar adecuadamente el riesgo.</p>	

<p>El código antes mencionado, es una norma que la Organización Marítima Internacional (OMI) acordó en diciembre de 2002, a raíz de los atentados de los que fue objeto Estados Unidos el año 2001, que busca reforzar la seguridad del transporte marítimo. Por ello, pienso que <u>este código debería tener un mayor alcance.</u></p>	<p>-Código debería tener un mayor alcance.</p>
<p>4.- ¿Cree Ud. que las medidas que se establecen en el repertorio de recomendaciones deberían tomar un carácter obligatorio?</p> <p>No, <u>porque ninguno de esos elementos es obligatorio, pero si optativo,</u> en algunos países de primer mundo como EEUU, funciona a la perfección porque son comités gubernamentales y las leyes son mucho más estrictas y severas, por el contrario, en el Perú aún no hay un decreto supremo que implemente dicho repertorio, debido a que si hubiera dicho comité tendrían que incluirse a los trabajadores del sindicato, a importadores y exportadores, etc. Una IP privada nunca aceptaría eso, porque habría mucha filtración de información y pondría en riesgo dicha IP.</p>	<p>-El repertorio no debería tomar carácter obligatorio pero si optativo.</p>
<p>5.- ¿Considera importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAP?</p> <p>Por qué el CAP es un órgano consultivo y asesor, que coopera con los comités de seguridad y salud en el trabajo, por eso <u>considero que deberían de existir normas internacionales estandarizadas y obligatorias respecto al CAPP.</u> Es decir, brindar estándares y protocolos de seguridad ante las amenazas y estas deberían ser actualizadas cada cierto tiempo.</p>	<p>-Deberían de existir normas internacionales estandarizadas y obligatorias respecto al CAPP.</p>
<p>6.- ¿Cuál sería la estrategia a adoptarse en el contexto nacional para la implantación del CAP?</p> <p>La estrategia sería, convencer a las entidades involucradas la necesidad de este comité especialmente al área legal para que dé prioridad al análisis de la normativa, <u>instruyendo a los especialistas en temas de protección portuaria</u> la importancia del CAPP, porque ayuda a la IP en distintas áreas, de diferentes formas.</p>	<p>-Instruyendo a los especialistas en temas de protección portuaria</p>

<p>7.- ¿Considera que las normas sobre protección y seguridad vinculada a los puertos son distintas o forman parte de un híbrido de cuestiones legales con relación practica dentro del sector marítimo y portuaria?</p> <p>En mi punto de vista, la protección marítima – portuaria tiene una serie de medidas deficientes que se pueden ver en las IP nacionales, por ejemplo, robos a la carga, narcotráfico, contrabando, etc. Varios errores que hacen que la línea de transporte de la carga se vea afectada.</p> <p>Para poder mejorar las medidas establecidas es necesario reconocer que <u>la normativa que engloba ambos términos tienen direcciones diferentes.</u></p>	<p>-La normativa que engloba ambos términos tienen direcciones diferentes</p>
---	---

<p>Informante: 09 Etiqueta: S9 Características: -Oficial de Protección Portuaria -25 años de experiencia</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>1.- ¿Considera que los marcos internacionales sobre asuntos de protección marítima están a la vanguardia con los actos delictivos que se han suscitado últimamente?</p> <p>En el código PBIP solo considera 9 amenazas en su contenido, sin embargo, se observa que se han suscitado en los últimos años amenazas latentes como cibercrimenes, crímenes organizados, narcoterrorismo, amenaza radioactiva una amenaza biológica, peligros nucleares, peligros pandémicos, y demás las cuales sin bien es cierto se ha tratado de considerar en la legislación nacional de cada gobierno contratante , <u>no se verifica la existencia de una normativa internacional actualizada que considere estas relevantes amenazas.</u></p>	<p>-No se verifica la existencia de una normativa internacional actualizada que considere estas relevantes amenazas</p>
<p>2.- ¿Cree Ud. que el convenio SOLAS debería establecer normas obligatorias de protección con mayor alcance?</p> <p><u>Considero que el alcance del SOLAS es muy limitante, no considera al puerto como jurisdicción</u></p>	<p>-El alcance del SOLAS es muy limitante, no</p>

<p>Es por ello que de toda normativa relacionada a la protección portuaria, incluyendo el SOLAS debe ser, analizado, modificado y enmendado, son normas muy limitantes que solo tienen como fin el buque y la instalación portuaria no considerando que el blanco de las amenazas portuarias es el puerto de forma integral</p>	<p>considera al puerto como jurisdicción</p>
<p>3.- ¿Cuál es su opinión sobre Código PBIP respecto a su alcance en determinación del interfaz buque/instalación portuaria?</p> <p><u>Su alcance es insuficiente y concreto respecto al que se busca en el comité de protección portuaria;</u> el propósito fundamental del comité es alcanzar un enfoque a nivel puerto ya no solo instalación portuaria,</p>	<p>-Alcance es insuficiente y concreto respecto al que se busca en el comité de protección portuaria</p>
<p>4.- ¿Cree Ud. que las medidas que se establecen en el repertorio de recomendaciones deberían tomar un carácter obligatorio?</p> <p><u>Las medidas dispuestas en el repertorio no deben ser exigibles.</u> Cada país es autónomo, soberano de implementar las normas que estima son convenientes. El repertorio propone ser compatible con las disposiciones del SOLAS y del código PBIP y con las resoluciones adoptadas por la conferencia del SOLAS.</p>	<p>-Las medidas dispuestas en el repertorio no deben ser exigibles.</p>
<p>5.- ¿Considera importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAPP?</p> <p><u>No considero importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAPP,</u> ya que cada autoridad nacional lo interpreta a su criterio, algunas son estrictas en aplicar las normativas internacionales de protección otras no , dependiendo el contexto. Como sabemos el comité debería ser un gestor para que pueda interconectar todos los recursos y entes necesarios para atender cualquier amenaza otra razón es la estandarización y enfoque común entre los estados miembros</p>	<p>-No considero importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAPP</p>
<p>6.- ¿Cuál sería la estrategia a adoptarse en el contexto nacional para la implantación del CAP?</p> <p>Una estrategia importante es a través de las herramientas legales son la única forma de asegurar la implantación del CAPP.</p>	

<p>Otra sería <u>modificar y optimizar la estrategia actual tomada por la autoridad</u>, la plataforma de trabajo entre autoridades debe verse desde otra perspectiva, como un trabajo separado por cada autoridad no como un todo, porque no se permite filtrar quienes tienen conocimientos básicos sobre protección cuáles son sus necesidades, si saben verdaderamente el objetivo de la implementación del CAPP.</p> <p>Es decir, <u>primero debe realizarse un filtro de cada autoridad para después trabajar y sensibilizar a los seleccionados de manera separada.</u></p>	<p>-Modificar y optimizar la estrategia actual tomada por la autoridad,</p> <p>-Realizarse un filtro de cada autoridad para después trabajar y sensibilizar a los seleccionados de manera separada</p>
<p>7.- ¿Considera que las normas sobre protección y seguridad vinculada a los puertos son distintas o forman parte de un híbrido de cuestiones legales con relación práctica dentro del sector marítimo y portuario?</p> <p>Considero que <u>las normas sobre protección y seguridad vinculada a los puertos guardan similitud</u> pero sin embargo las medidas establecidas se enfocan en diferentes ámbitos en las operaciones del puerto.</p>	<p>-Las normas sobre protección y seguridad vinculada a los puertos guardan similitud</p>

<p>Informante: 10 Etiqueta: 10 Características: - Investigador vinculado a asuntos marítimos -5 años de experiencia en investigación marítima</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>1.- ¿Considera que los marcos internacionales sobre asuntos de protección marítima están a la vanguardia con los actos delictivos que se han suscitado últimamente?</p> <p>Considero que <u>los estados miembros de la OMI, han dejado de lado la actualización y mejoramiento de las normativas internacionales de protección portuaria</u> con las amenazas modernas suscitadas actualmente</p> <p>Sin embargo, en el ámbito nacional se observa que la APN, anualmente realiza mejoras a la Norma Técnica de Protección Portuaria, en la cual adicionalmente a</p>	<p>-La OMI, han dejado de lado la actualización y mejoramiento de las normativas internacionales de protección portuaria</p>

<p>las amenazas del código PBIP, se ha incluido amenazas como, el narcotráfico, robo a la carga, y otras suscitadas recientemente</p> <p>Sin embargo, se debe considerar que esto no es suficiente, la industria portuaria se encuentra en un periodo de cambio y necesita innovación no solo tecnológica sino también legal.</p>	
<p>2.- ¿Cree Ud. que el convenio SOLAS debería establecer normas obligatorias de protección con mayor alcance?</p> <p>El convenio SOLAS y su capítulo XI-2 en el cual se incluye el código PBIP, establecen medidas obligatorias para buques e instalaciones portuarias.</p> <p>Sin embargo, la zona terrestre y acuática adyacente al puerto, no se encuentra bajo el control de ninguna autoridad pública quien se encargue de su control, gestión y monitoreo ante cualquier suceso de amenazas delictiva que afecte su integridad.</p> <p>Es por ello que el CAPP, tiene como objetivo principal el de Constituir un órgano asesor de coordinación, supervisión, seguimiento y control en situación de crisis que afecten a todo el puerto como jurisdicción</p> <p>Sería recomendable que <u>el SOLAS considere incluir en su legislación la conformación del CAPP, como disposición obligatoria, y con una mayor amplitud geográfica</u> donde se considere a toda la zona portuaria, no solo a instalaciones portuarias y buques.</p>	<p>-Considere CAPP, disposición obligatoria, y mayor amplitud geográfica</p>
<p>3.- ¿Cuál es su opinión sobre el Código PBIP respecto a su alcance en determinación del interfaz buque /instalación portuaria?</p> <p>Falta de mayor alcance</p> <p>En las prioridades de la OMI no está la de modificar el alcance del código PBIP, el cual solo es para los buques e instalaciones portuarias.</p> <p>Es por ello que cada autoridad portuaria debería trabajar en su legislación nacional para <u>actualizar el alcance y la viabilidad jurídica</u> en concordancia con el daño que ha causado las últimas amenazas suscitadas no solo en las instalaciones portuarias sino en zonas vacías, es decir en zonas adyacente al puerto que no tienen jurisdicción de ninguna entidad estatal y se encuentra al libre albedrío de organizaciones delincuenciales</p>	<p>-Actualizar el alcance y la viabilidad jurídica del código PBIP</p>

<p>4.- ¿Cree usted que las medidas que se establecen en el repertorio de recomendaciones debería tomar un carácter obligatorio?</p> <p>El repertorio de recomendaciones dispone la creación de un comité asesor de protección portuaria el cual será un órgano consultor y de coordinación para la aplicación del plan de protección del puerto el cual tenga como función principal establecer procedimientos ante amenazas que afecten a las zona marítima y terrestre adyacente a los puertos</p> <p>Para que dicha disposición sea exigida a todas las autoridades portuarias, <u>el repertorio de recomendaciones debería ser exigible y necesario</u> solo así las autoridades portuarias podrán exigir su cumplimiento a las organizaciones correspondientes cuando se suscite algún evento delictivo que afecte el adecuado desarrollo de actividades vinculadas al transporte de la carga</p>	<p>-Debería ser exigible y necesario</p>
<p>5.- ¿Considera importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAPP?</p> <p><u>Considero significativa la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAPP,</u> asimismo se debe tener en cuenta también la estandarización y enfoque y aplicación de la normativa por los estados, cada autoridad lo interpreta y aplica a su criterio, es por ello que el CAPP es solo implementado en algunos países no en todos, debido a que muchos consideran primordial lo recomendado en el repertorio, mientras que otros lo consideran como una simple recomendación.</p>	<p>-Considero significativa la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAPP</p>
<p>6.- ¿Cuál sería la estrategia a adoptarse en el contexto nacional para la implantación del CAAP?</p> <p>Actualmente <u>la APN ha dispuesto la ejecución de mesas de trabajo para implementar los Comités de Protección del Puerto</u> en diversos puertos del litoral como Callao, Paita, Pisco, Matarani, Ilo, en los cuales ha contado con el apoyo de las oficinas desconcentradas de la APN y la participación de diversas entidades estatales vinculadas.</p> <p>Sin embargo, <u>considero que la estrategia y gestión planteada está mal direccionada.</u></p>	<p>-Estrategia y gestión planteada está mal direccionada.</p> <p>-Seleccionar a la autoridad que debe conformar el CAPP,</p>

<p>Para que el comité pueda funcionar se debe incentivar el trabajo en conjunto, tanto de la APN como de las autoridades que conformaran el CAPP, la APN al liderar este comité <u>primero debería seleccionar a la autoridad que debe conformar el CAPP, luego capacitarla, inducirla en todo el tema de protección,</u> individualmente, específicamente a las personas que van a estar dentro del comité en conocimiento generales de protección , asimismo <u>realizar reuniones individuales para saber la necesidad de recursos, dudas que ella necesitase</u></p>	<p>luego capacitarla, inducirla en todo el tema de protección, individualmente</p> <p>-Realizar reuniones individuales para saber la necesidad de recursos, dudas que ella necesitase</p>
<p>7.¿Considera que las normas sobre protección y seguridad vinculada a los puertos son distintas o forman parte de un hibrido de cuestiones legales con relación practica dentro del sector marítimo y portuario?</p> <p>las autoridades portuarias que conformaran el comité deben conocer que <u>los términos de protección y seguridad portuaria no forman parte de un mismo hibrido de cuestiones legales, la dirección de ambos términos es totalmente diferente</u></p>	<p>-Los términos protección y seguridad portuaria no forman parte de un mismo hibrido de cuestiones legales,</p>

Teorización: Comprender el marco legal involucrado con la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto	
Categorías – propiedades unidades de significación con mayor saturación	Descripción de las frases de significación correspondiente a categorías develadas
Internacional	
<p>E1-Amenazas suscitadas no están consideradas en un marco teórico internacional específico</p> <p>E2-Marco legal no está a la altura de los actos delictivos</p> <p>E3-Las amenazas latentes en el ámbito portuario no se encuentran incluidas en normativas internacionales.</p> <p>E4-Nuevas amenazas no son respaldadas por la normativa internacional vigente</p> <p>E5-Falta un marco legal internacional actualizado sobre asuntos de amenazas</p> <p>E6-Bajo las amenazas actuales, falta un marco legal más específico</p>	<p>-El marco legal internacional sobre protección marítima no se encuentra a la vanguardia de los actos delictivos los cuales se han venido suscitando al largo de los últimos años a nivel mundial, lo cual enmarca un sesgo que afecta de alguna forma los avances del sector marítimo y portuaria en defensa del desarrollo normal del flujo comercial a nivel internacional.</p> <p>-Se destaca que en la actualidad los Estados Miembros que conforman la OMI no tienen como prioridad alguna actualización concreta para mejorar las normativas internacionales de protección marítima, lo que afecta además al fomento de un marco dentro de los países bajo su legislación interna.</p>

<p>E7-Las organizaciones internacionales no han considerado la mejora e innovación de las normativas legales relacionadas a la protección</p> <p>E8-No es preocupación de la OMI el mejoramiento de los instrumentos legales de protección portuaria</p> <p>E9-No se verifica la existencia de una normativa internacional actualizada que considere estas relevantes amenazas</p> <p>E10-La OMI, han dejado de lado la actualización y mejoramiento de las normativas internacionales de protección portuaria</p>	
<p>-El marco legal no está a la vanguardia con los actos delictivos que se han suscitado útilmente.</p> <p>- Los estados miembros de la OMI no tienen como prioridad la actualización y mejoramiento de las normativas internacionales de protección portuaria.</p>	
<p><b>Convenio SOLAS</b></p>	
<p>E1-Establecimiento de normas obligatorias con un alcance de mayor amplitud geográfica</p> <p>E2-Alcance del SOLAS sea con mayor amplitud geográfica</p> <p>E3-Tiene un alcance geográfico limitado, no integra parámetros obligatorios para el puerto de forma integral</p> <p>E4-SOLAS debería establecer normas obligatorias con mayor alcance para garantizar la protección.</p> <p>E5-Actualizar su alcance y contenido para garantizar la protección</p> <p>E6-No tiene que ser obligatorio, pero sí debería mayor alcance en protección.</p> <p>E7-Establecer medidas exigibles con un alcance de mayor</p>	<p>-Se extrae según la apreciación de los entrevistados que el Convenio SOLAS debería abordar un marco normativo de protección con mayor amplitud geográfica, que vaya más allá de consideraciones jurídicas que actualmente se encuentran orientadas al interfaz buque-puerto.</p>

<p>extensión territorial que incluya al puerto de forma integral</p> <p>E8-Importante que establezca normas obligatorias para garantizar la protección adecuada.</p> <p>E9-El alcance del SOLAS es muy limitante, no considera al puerto como jurisdicción</p> <p>E10-SOLAS debe considerar al CAPP disposición obligatoria y con mayor amplitud geográfica</p>	
<p>-Se considera que el Convenio SOLAS debe establecer un marco normativo con mayor amplitud geográfica.</p>	
<p>Código PBIP</p>	
<p>E1-Amplitud geográfica del código llegue a toda zona acuática y terrestre adyacente al puerto</p> <p>E2-El código PBIP tienen un limitado alcance</p> <p>E3-Su alcance es insuficiente y restringido</p> <p>E4-Código PBIP solo consideran interfaz buque-instalación portuaria, no demás zonas geográficas</p> <p>E5-El código PBIP debe tener un mayor alcance geográfico que incluya toda zona acuática y terrestre adyacente al puerto</p> <p>E6-Código PBIP no abarca al puerto como un todo</p> <p>E7-Alcance exclusivo para buques e instalaciones portuarias</p> <p>E8 Código debería tener un mayor alcance.</p> <p>E9-Alcance es insuficiente y concreto respecto al que se busca en el comité de protección portuaria</p> <p>E10-Actualizar el alcance y la viabilidad jurídica del código PBIP</p>	<p>-Muy similar a la apreciación establecido en el indicador anterior sobre el alcance geográfico en asuntos de protección del Convenio SOLAS, se considera que el Código PBIP deberá tener un mayor alcance geográfico, lo cual incluya zona acuática y zona terrestre adyacente al puerto, lo que representaría una gestión del puerto con mayor efectividad, ya que generaría un mayor alcance que obligue a repensar las actividades en sinergia que puedan determinarse para hacer frente a actos delictivos sujetos que propiciarse en las zonas que corresponden a la defensa de situaciones que afectan el desarrollo normal de los puertos.</p>
<p>-Se considera que el código debe tener un mayor alcance geográfico que incluya toda zona</p>	

<p>acuática y terrestre adyacente al puerto, lo que representaría una gestión mucho más efectiva e integrada.</p>	
<p><b>Repertorio de Recomendaciones y Practicas</b></p>	
<p>E1-Convertir las medidas del repertorio en obligatorias y generar un mayor compromiso  E2-Gestionar la validez jurídica del repertorio  E3-Convertir medidas dispuestas en el repertorio en exigibles y obligatorias  E4-Representa una medida optativa, voluntaria es decir casi nula  E5-Gestionar la validez jurídica del Repertorio de Recomendaciones.  E6-Mantenerse como recomendación, no como obligación para los Gobiernos contratantes.  E7-Tomar un carácter obligatorio solo así las autoridades portuarias podrán exigir su cumplimiento  E8-El repertorio no debería tomar carácter obligatorio, pero si optativo.  E9-Las medidas dispuestas en el repertorio no deben ser exigibles.  E10-Debería ser exigible y necesario</p>	<p>-Se precisa que las medidas establecidas en el repertorio de recomendaciones deberían tomar un carácter obligatorio, de tal manera que se proyecte una mayor exigencia para comprometer a las autoridades competentes a establecer estrategias solidificadas para combatir actos delictivos y criminales que suelen suscitar en ámbito del puerto.</p>
<p>-Las medidas que se establecen en el repertorio de recomendaciones y prácticas deben tomar un carácter obligatorio y exigente.</p>	
<p><b>CAPP</b></p>	
<p>E1-Relevante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional obligatorias  E2-Integrar y mejorar el conjunto de normativas jurídicas internacionales existentes  E3-Trascendental que se trabaje en un híbrido de normativas de</p>	<p>-Se observa que existe una percepción unánime sobre la elaboración de normas que puedan estar enroladas a la implantación del CAPP, lo cual desde un plano geográfico de mayor amplitud pueda establecerse estrategias holísticas a cargo de un ente u órgano que se designa como responsable de tal manera que se puedan establecer.</p>

<p>carácter internacional respecto al CAPP</p> <p>E4-Conjunto fortalecido y actualizado de normas jurídicas respecto al CAPP.</p> <p>E5-Elaboraciones de un conjunto de normas jurídicas en todo caso serían internas, no internacional</p> <p>E6-No es importante tener un conjunto de normativas de carácter internacional</p> <p>E7-Elaboración de normas jurídicas internacionales respecto al CAPP significaría desarrollo del comercio marítimo</p> <p>E8-Deberían de existir normas internacionales estandarizadas y obligatorias respecto al CAPP</p> <p>E9-No considero importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAPP</p> <p>E10-Considero significativa la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAPP</p>	<p>Así también, los entrevistados consideran que es muy importante que se desarrollan dichas medidas, ya que consideran que podría ser beneficioso para los puertos.</p>
<p>-Es importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional obligatoria para la implantación del CAPP, lo que garantizaría un desarrollo comercial marítimo con estándares de calidad y protección y seguridad de toda zona terrestre y acuática.</p>	
<p>Nacional</p>	
<p>E1 -Ineficiente especialidad jurídica nacional en temas de protección portuaria</p> <p>E2 -Selección de funcionario de cada autoridad para conformar el CAPP y realizar un proceso de capacitación e inducción intensivo de forma individual</p> <p>E3 -Falta de profesionales legales especializados en normativa</p>	<p>-A nivel nacional el Perú carece de especialistas sobre asuntos jurídicos en materia de normas marítima, particularmente en aspectos de protección marítima y portuaria, lo cual también recae en el cuerpo político nacional, generando una desventaja a la hora de implantar normas de manera eficiente.</p>

<p>-Establecer una base legal interna sensibilización individualizada por cada autoridad</p> <p>E4-Énfasis en la sensibilización de los especialistas legales</p> <p>E5-Trabajar bajo normativas legales internas para integrar a la comunidad portuaria</p> <p>-Abogados competentes con conocimientos suficientes en protección.</p> <p>E6-Realizar un proceso de selección, escoger que funcionario y capacitarlo</p> <p>E7-Desarrollo de estas mesas es una acción desde hace varios años atrás, sin resultados concretos a la fecha.</p> <p>-Estrategia considerada por la autoridad está mal direccionada y gestionada.</p> <p>E8-Instruyendo a los especialistas en temas de protección portuaria</p> <p>E9-Realizarse un filtro de cada autoridad para después trabajar y sensibilizar a los seleccionados de manera separada</p> <p>-Modificar y optimizar la estrategia actual tomada por la autoridad,</p> <p>E10-Estrategia y gestión planteada está mal direccionada.</p> <p>-Seleccionar a la autoridad que debe conformar el CAPP, luego capacitarla, inducirla en todo el tema de protección, individualmente</p> <p>-Realizar reuniones individuales para saber la necesidad de recursos, dudas que ella necesitase</p>	<p>-Se establece que el fortalecimiento en la formación de legislación marítima y portuaria es necesario en el cuerpo político nacional y las autoridades que forman parte de los asuntos de protección portuaria.</p> <p>-Se precisa la importancia de que en el marco interno se refuerce las normas que ayuden a una integración de la comunidad marítima nacional con el fin de cerrar brechas que ayuden a establecer estrategias sólidas en asuntos de protección portuaria.</p> <p>-Por otra parte, en la actualidad se señala una mala estrategia respecto a la gestión en relación a la implantación del CAPP en el Perú, por lo que se interpreta de acuerdo con la apreciación de los entrevistados que los participantes que formarían parte de la configuración estructural del CAPP no contarían con el perfil adecuado para ejercer dichas funciones.</p> <p>-Se señala además que los participantes que formen parte del CAPP en todo caso sean capacitados de manera individual de acuerdo a la función que van a realizar, de tal manera de encontrar una proyección más acotada en el cumplimiento de actividades vinculados a la protección.</p> <p>-Se afirma además la importancia de sensibilizar en materias de protección portuaria de manera individualizada a cada autoridad competente.</p>
--	---

<p>-Carencia de especialistas formados en asuntos legales de protección marítima.</p> <p>-Mala estrategia y procedimiento de gestión nacional para la implantación del CAPP</p> <p>-Los participantes deben ser seleccionados de acuerdo a su función, para capacitarlos individualmente y saber sus dudas y necesidades.</p>	
<p>E1-Existen diferencias en conceptos</p> <p>E2-Términos totalmente diferentes</p> <p>E3-Ambas garantizan la prevención de amenazas</p> <p>E4-Pertenecen a distintas orientaciones</p> <p>E5-Taxonomías de protección y seguridad guardan variaciones</p> <p>E6 Forman parte de un híbrido de cuestiones legales</p> <p>E7-Términos completamente diferentes</p> <p>E8-La normativa que engloba ambos términos tienen direcciones diferentes</p> <p>E9-Las normas sobre protección y seguridad vinculada a los puertos guardan similitud</p> <p>E10-No forman parte de un mismo híbrido de cuestiones legales</p>	<p>-Se puede conocer que respecto a los conceptos de “seguridad” y “protección” no se establecen diferencias concretas, lo cual desde ya enmarca una visión deformada de los objetivos que establece la OMI en vinculación con lo que se pretende fomentar.</p>
<p>-No existe claridad entre la diferencia de conceptos de protección y seguridad</p>	

**4.1.2. Examinar la situación actual sobre la implantación del Comité Asesor de Protección del Puerto llevada a cabo por la Autoridad Portuaria Nacional.**

<p>Informante: 01  Etiqueta: E1  Características:  - Licenciado en Administración Naviera  - Experto en Protección Marítima  -30 años de experiencia en protección marítima</p>	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>8.- ¿Desde cuándo se viene gestionando la implantación del CAPP en el ámbito nacional?</p> <p>La implantación del CAPP en el Perú, según tengo conocimiento <u>data de hace varios años atrás</u>, con lo cual la autoridad portuaria designada mediante herramientas legales internacionales solicito al organismo público encargado de la cual es adscrita y dependiente la aprobación de un decreto supremo que disponía la creación del CAPP según recomendaciones internacionales de protección portuaria.</p> <p>Sin embargo, <u>se supo que hasta la fecha no existe una aprobación formal y legal</u>; esto se debe a dos factores primordiales el primero es la participación legal en la construcción del decreto supremo, la cual es artífice de la forma y contenido que este pueda tener; el segundo y más esencial es la <u>prioridad que le da el gobierno a estos temas de protección marítima</u>, muchos funcionarios públicos no tienen ni la más mínima idea sobre protección marítima , ni la normativa internacional ni nacional que conlleva.</p> <p>Cabe precisar que el hecho de que alguien tenga el título de abogado no significa que es un experto en derecho marítimo, y por lo tanto no tenga conocimientos básicos sobre normativa internacional ni nacional de protección marítima, si un abogado no sabe que es un buque menos sabrá que es el código PBIP, una desventaja que se ve en las sociedades y lo que determina la lenta burocracia legal para aprobar leyes que son tan importantes para el sector portuario.</p>	<p>-Se viene gestionando desde hace varios años atrás.</p> <p>-Hasta la fecha no existe una aprobación formal y legal.</p> <p>-El gobierno no da prioridad a temas de protección marítima.</p>

<p>9.- ¿Cuáles son los inconvenientes que se han observado durante la gestión para llevar a cabo su implantación?</p> <p><u>Básicamente el tema legal, ha sido una gran barrera</u> la cual se sigue manteniendo en el tiempo, esto se debe a uno de los más grandes problemas que destacan en el Perú es que es uno de los ocho países con la peor burocracia del mundo, según el ranking WEF 2015, el cual sostiene que de manera sistemática, los gobiernos nacionales de turno tienen una tendencia notoria de crear cada vez más cargos en función a compromisos políticos que técnicos haciendo más engorrosa y lenta el conocimiento de temas específicos, en este caso el tema de protección marítima.</p> <p>Para ello recomendaría que para su mejor entendimiento , <u>se tendría que brindar un proyecto de norma entendible y bien explicado</u> con los considerandos, con todos los artículos que vaya a tener y además tendrían que incluir una presentación dentro de su trabajo con power point o lo que fuera para que alguien le explicara a aquellos que van a tratar de entender eso que está en papel a través de una charla como la que estamos haciendo ahora para aclarar algunos puntos que solamente al leer puede ser que no se entienda.</p> <p>Cuando se prepara una norma de este tipo, cuanto más breve y concisa, mejor, porque si ustedes ponen muchos artículos se exponen a que les salgan muchos peros, va a tener menos posibilidades de ser discutido y ustedes van a tener más posibilidades de éxito.</p> <p>Otro de los temas importantes es la <u>selección de las organizaciones públicas</u> que deberán participar en la conformación del CAPP, ellas no pueden ser elegidas deliberadamente, al azar, es muy importante saber que función y posición ocuparan.</p>	<p>-El tema legal ha sido una gran barrera</p> <p>-Brindar un proyecto de norma breve y conciso.</p> <p>-Correcta selección de organizaciones públicas.</p>
<p>10.- ¿Cómo califica la actitud del MTC para promover las normas vinculadas asuntos de protección portuaria?</p> <p>El MTC al ser el organismo principal para la aprobación y marcha del proyecto de norma para los CAPP, juega un papel fundamental en determinar la aprobación de la normativa legal que autoriza la</p>	

<p>implantación de los CAPP en los puertos a nivel nacional.</p> <p>Sin embargo, como sabemos en la comunidad general existe una carencia de cultura de protección y seguridad marítima a nivel nacional lo cual <u>no permite contar con abogados especializados en protección marítima, lo que obstaculiza el análisis y posterior aprobación del proyecto de decreto</u> supremo para la conformación del CAPP a nivel nacional</p>	<p>-No existen abogados especializados en protección marítima.</p>
<p>11- ¿Cuál es el punto de vista sobre gestión y la estrategia actual respecto a la implantación del CAPP en el contexto peruano?</p> <p>En la actualidad como se sabe en el Perú, ya existe la idea de la implantación del CAPP en base a lo establecido en el repertorio de recomendaciones y practicas por ello, la autoridad portuaria asignada a remitido un proyecto de decreto supremo a la entidad correspondiente el MTC, quien desde años atrás viene realizándole observaciones al proyecto las cuales aún no son subsanadas.</p> <p>Ante ello la <u>Autoridad Portuaria Nacional</u>, entidad adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la cual tiene según la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, la atribución de coordinar con las demás autoridades nacionales las acciones pertinentes para garantizar la seguridad general y la lucha contra el contrabando y los tráficos ilegales, programó la ejecución de mesas de trabajo para implementar los Comités de Protección del Puerto en los puertos más importantes del litoral.</p> <p><u>Mesas de trabajo que a mi consideración no han seguido una estructura lógica y comprometido con los objetivos que dispone la creación del comité de protección.</u></p> <p>Primero por los actores involucrados, <u>no existe un orden y selección con los participantes que deben conformar el comité de protección</u>; segundo es la falta de articulación y comunicación entre entidades vinculadas al rubro lo cual dificulta generar un trabajo integrado y comprometido otro de los motivos es los conflictos que se va encontrar en cuanto la asignación del representante quien dirija el comité, son organismos estatales los cuales buscan siempre liderar, figurar ante los demás, inconveniente que</p>	<p>-Se llevan a cabo mesas de trabajo que no siguen una estructura lógica.</p> <p>-No existen un orden y selección con los participantes que deben conformar el comité de protección.</p>

<p>afectara en el adecuado proceso de la implantación de los comités.</p> <p><u>Con la creación de un comité de inteligencia o investigación y a su vez un manual de inteligencia con una metodología estandarizada</u> que permita tener procedimientos para cada una de las amenazas, sería una forma más ágil, razonable y rápida, muy similar a la de un comité de protección, pero con mayor rapidez técnica ya que se encontraría ligada a la legislación legal interna de la autoridad portuaria asignada dicho comité se nutriría de información proveniente de IPS mediante el OPIP con un trabajo en conjunto, asimismo se encargaría de elaborar informes de inteligencia mensual</p> <p>Mi recomendación para concientizar compromisos y trabajo en equipo con las organizaciones estatales involucradas sería <u>invitarlos a participar voluntariamente, mediante el intercambio de información sobre tema de interés mutuo</u>, se les hace participar voluntariamente no obligatoriamente, participarían por invitación cada dos o tres meses, para recabar información para beneficio mutuo</p>	<p>-Creación de un comité de inteligencia y un manual.</p> <p>-Invitar a participar voluntariamente a las organizaciones estatales e intercambiar información</p>
--	---

<p>Informante: 02 Etiqueta: E2 Características: -Doctor en Ciencias Marítimas -25 años de experiencia en protección marítima</p>	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>8.- ¿Desde cuándo se viene gestionando la implantación del CAPP en el ámbito nacional?</p> <p>En el ámbito nacional como sabemos mediante el Decreto Supremo N° 019-2004-MTC se le faculta a la Autoridad Portuaria Nacional la aplicación del código PBIP en lo que respecta a instalaciones portuarias y a DICAPI en lo que respecta al ámbito acuático. A partir de ello la APN, entidad adscrita al MTC, y la cual tiene como una de sus atribuciones y funciones del Directorio, aprobar directivas, reglamentos, y otros documentos técnicos normativos de gestión institucional en mejora del Sistema Portuario Nacional, dispone la creación de diversas regulaciones y normas de protección portuaria en base a las normativas internacionales de protección como lo es el capítulo</p>	

<p>XI-2 del SOLAS “Medidas Especiales para incrementar la protección portuaria”, el código PBIP, el repertorio de recomendaciones y prácticas.</p> <p>Actualmente la RAD N°044-2017 APN/DIR del 27.07.2017 es la actual Norma Técnica Nacional de Protección Portuaria. En base a ello <u>desde el 2009</u> , y según la Ley 29158 Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, ley que establece la creación de comisiones multisectoriales, se <u>preparó un proyecto de decreto supremo mediante el cual basado en el repertorio de recomendaciones y prácticas de protección en los puertos y el código PBIP se disponga la constitución del Comité de Protección del Puerto Multisectorial para los puertos nacionales</u> cuya función sea actuar como Órgano Consultivo en materia de protección al igual que participar en la aplicación permanente del Plan de Protección del Puerto.</p> <p>Dicho proyecto fue remitido por la APN al MTC para que sea revisado y aprobado, a lo cual este fue devuelto con los hallazgos correspondientes para su levantamiento según la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, a lo cual la APN respondió con los levantamientos realizados, sin embargo, <u>fue devuelto nuevamente, dicho procedimiento entre ambas organizaciones ha sido adoptado desde años atrás, no logrando cumplir el propósito</u> de la conformación de los comités de protección en los puertos nacionales.</p>	<p>-En el año 2009 mediante la Ley 29158, se preparó un proyecto de decreto supremo que disponga la creación de un Comité de Protección del Puerto Multisectorial para los puertos nacionales.</p> <p>-El proyecto presentó observaciones, fue devuelto y hasta la fecha no logran cumplir con el propósito de la conformación del comité.</p>
<p>9.- ¿Cuáles son los inconvenientes que se han observado durante la gestión para llevar a cabo su implantación?</p> <p>El principal inconveniente hallado es la <u>falta de prioridad que se le da al análisis del proyecto de decreto supremo</u> remitido por la APN al MTC desde varios años atrás, la <u>burocracia existente</u> en nuestro país, sumado a la falta de abogados especializados en temas de protección portuaria, como también a la falta de importancia y prioridad que le da el MTC a temas vinculados con la protección en los puertos, son algunos de los problemas durante la gestión de la conformación del CAPP.</p> <p>Precisar que, al <u>no tener una norma aprobada, se dificulta las aplicaciones de medidas o herramientas dispuestas en el CAPP</u> lo que ocasionaría que la protección fluya en forma inadecuada y si es que existiese un incidente de protección en el puerto se</p>	<p>-Falta de prioridad al proyecto de decreto supremo.</p> <p>-Sin norma aprobada dificulta la aplicación de medidas o herramientas</p>

<p>pondría en jaque toda la estructura de la organización porque va a ver un sin números de organizaciones que mediante sus normas van a tratar de protagonizar sus acciones y al final se van a entorpecer.</p> <p>Sin embargo, tengo conocimiento que la APN ha programado y ejecutado mesas de trabajo para implementar los Comités de Protección del Puerto en diversos puertos del litoral como Callao, Paita, Pisco, Matarani, Ilo, en los cuales ha contado con el apoyo de las oficinas desconcentradas de la APN y la participación de diversas entidades estatales vinculadas como del Ministerio Publico, Policía Nacional del Perú, Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Superintendencia de Administración Tributaria.</p> <p>En las reuniones realizadas se ha expuesto que existe la necesidad de formalizar la conformación de los Comités de Protección de los Puertos a nivel nacional, <u>y se ha observado que existe predisposición de las autoridades de cada puerto para participar en las reuniones</u>, habiendo designado sus representantes titulares y suplentes.</p> <p>Las mesas de trabajo que se están desarrollando de una manera conjunta deben verse bajo otra óptica, deben desarrollarse primero mesas de trabajo individuales por cada autoridad, donde primero se reúnan con una autoridad seleccionada y se identifiquen los siguientes puntos: funcionarios designados, necesidades de capacitación, recursos necesarios. Luego se junten todas las necesidades y se vea el medio para brindar todos los requerimientos solicitados siempre y cuando estén comprometidos y alineados con los objetivos del CAPP y se trabaje según un plan de protección del puerto.</p> <p>Ahora, que pasaría si se suscitase un acto delictivo nunca antes perpetrados en el puerto como ataques con drones, amenazas radioactivas o nucleares, ¿cada organización estatal sabría que procedimiento seguir?, se podría llamar a la autoridad competente para que realice su función, pero ¿estarían comprometidos sabiendo que no existe una norma legal que les exija participar ?, ¿sabrían su función y orden definido de actuación?</p> <p>La idea sería que los comités de protección portuaria ya estén funcionando para que, ante la suscitación de cualquier tipo de amenaza en el puerto, cada autoridad tenga claro su compromiso, responsabilidad e intervención y puedan actuar con todo el soporte de su organización y reaccionar ante una amenaza</p> <p>En síntesis, las recomendaciones que plantearía son:</p>	<p>dispuestas en el CAPP.</p> <p>-Predisposición de las autoridades de cada puerto para participar</p> <p>-No existe un proceso de selección y filtro de los funcionarios representantes de las organizaciones estatales que</p>
--	--

<p>Primero, <u>no existe un proceso de selección y filtro de los funcionarios representantes de las organizaciones estatales que deberían conformar el comité.</u></p> <p>Segundo, <u>la capacitación y reuniones con las autoridades estatales debería darse de forma individual,</u> donde se exponga los funcionarios seleccionados, la necesidad de recursos, la necesidad de capacitación. Por último, <u>la falta de compromiso es otra constante pendiente de solución.</u></p>	<p>conformaran el CAPP.</p> <p>-Las capacitaciones deberían darse de forma individual.</p> <p>-Falta de compromiso por parte de los funcionarios.</p>
<p>10.- ¿Cómo califica la actitud del MTC para promover las normas vinculadas asuntos de protección portuaria?</p> <p>Si bien la APN, es una entidad técnica adscrita al MTC, siempre ha contado con el apoyo y cooperación de ministerio. Sin embargo, la aprobación del proyecto del decreto supremo para la conformación de los CAPP en el ámbito nacional parece <u>no estar en los temas prioritarios del MTC, debido básicamente al desconocimiento técnico y legal, y la importancia que este comité representa para el desarrollo del comercio marítimo nacional.</u></p>	<p>-Desconocimiento técnico y legal</p> <p>-No le da la importancia que este comité representa.</p>
<p>11.- ¿Cuál es el punto de vista sobre gestión y la estrategia actual respecto a la implantación del CAPP en el contexto peruano?</p> <p>Actualmente la APN ha dispuesto la ejecución de <u>mesas de trabajo</u> para implementar los Comités de Protección del Puerto en diversos puertos del litoral como Callao, Paita, Pisco, Matarani, Ilo, en los cuales ha contado con el apoyo de las oficinas desconcentradas de la APN y la participación de diversas entidades estatales vinculadas.</p> <p><u>Sin embargo, considero que la estrategia y gestión planteada está mal direccionada.</u></p> <p>Para que el comité pueda funcionar se debe <u>incentivar el trabajo en conjunto, tanto de la APN como de las autoridades que conformaran el CAPP, la APN al liderar este comité primero debería seleccionar, identificar la autoridad que debe conformar el CAPP, luego capacitarla, inducir la en todo el tema de protección, pero específicamente a las personas que van a estar dentro del comité en conocimiento generales de protección, así mismo realizar reuniones individuales para saber la necesidad de recursos y dudas que se susciten.</u></p>	<p>-Mesas de trabajo mal direccionadas.</p> <p>-Incentivar el trabajo en conjunto tanto de la APN como de las demás autoridades.</p> <p>-La APN debe liderar este comité. realizar reuniones individuales para</p>

<p>Toda esa información de red de cooperación por la autoridad <u>debería estar descrito en el plan de protección del puerto</u></p> <p>Con relación al compromiso de las autoridades, muchas veces ellas solo participan en reuniones por el beneficio que les traería, si no les favorece, entonces no hay compromiso. El diagnóstico debe empezar por <u>establecer qué compromiso va a tener cada una de las organizaciones y explicarles por qué la implementación del CAPP a nivel nacional sería un beneficio para el desarrollo de la economía como país.</u></p>	<p>saber la necesidad de dudas.</p> <p>-La información de red de cooperación debería estar escrito en el plan de protección de puerto.</p> <p>-Establecer que compromiso va a tener cada una de las organizaciones.</p>
---	---

<p>Informante: 03 Etiqueta: E3 Características: -Oficial de protección de la instalación portuaria -25 años de experiencia en protección marítima</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>8.- ¿Desde cuándo se viene gestionando la implantación del CAPP en el ámbito nacional?</p> <p>Tomando en consideración el Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos un documento de carácter orientador y no vinculante destinados a los responsables de la protección portuaria, para contribuir a mejorar la protección portuaria de conformidad con los principios y prácticas del SOLAS y el Código PBIP. Recomienda la creación de un Comité asesor sobre protección del puerto (CAPP) definido, como el órgano consultivo y asesor en materia de protección portuaria y que participa en la formulación y aplicación permanente del plan de protección portuaria.</p> <p>Y basándose en la Ley 29158 – Ley Orgánica de Poder Ejecutivo la cual en el artículo 36 señala que las Comisiones Multisectoriales de naturaleza permanente, creadas con fines específicos para cumplir funciones de seguimiento, fiscalización, o emisión de informes técnicos. Se crean formalmente mediante decreto supremo refrendado por el presidente del Consejo de Ministros y los titulares de los Sectores involucrados. Cuentan con Reglamento Interno aprobado por Resolución Ministerial del Sector al cual están adscritas.</p>	

<p>La APN mediante la UPS, elabora el Proyecto de Decreto Supremo, que propone la Creación de la Comisión Multisectorial de Protección Portuaria de naturaleza permanente, con la finalidad que haga seguimiento a las medidas que disponga la Autoridad Portuaria Nacional sobre Protección Portuaria en los Puertos, emitiendo informes técnicos sobre los asuntos relativos a la Protección Portuaria, convirtiéndose en un órgano consultivo y asesor en materia de protección portuaria y que participa en la formulación y aplicación permanente del plan de protección portuaria. <u>Proyecto que fue remitido y absuelto de observaciones desde el año 2009, y que sin embargo aún no cuenta con el análisis y aprobación correspondiente por parte del MTC.</u></p>	<p>-Proyecto fue remitido y absuelto de observaciones desde el año 2009, y sin embargo aún no cuenta con el análisis y aprobación correspondiente por parte del MTC.</p>
<p>9.- ¿Cuáles son los inconvenientes que se han observado durante la gestión para llevar a cabo su implantación?</p> <p>Uno de los inconvenientes observados es la <u>falta de sinergia entre las autoridades que conformaran el CAPP, ocasionada por una falta una fluidez de información entre ellas, una falta de compromiso de cooperación.</u></p> <p>Para ello primero deberían familiarizarse con los temas de protección portuaria, que es, que normas legales incluyen, que prácticas y medidas debo seguir como autoridad, posterior a ello concientizarse y ver hasta qué grado de responsabilidad e involucramiento se llega dentro de una problemática en protección que afecte a los puertos</p> <p>En la parte de fiscalización y control del flujo de carga se encuentra SUNAT, en la parte portuaria es la APN, en la parte marítima es DICAPI, cada autoridad tiene su función específica dentro del CAPP</p> <p>Todas ellas <u>deben trabajar de forma integrada, de la mano con su responsabilidad específica dentro del comité.</u></p> <p>Recomendaría que primero se realice un mapeo, es decir <u>coordinar con la cabeza de cada autoridad, exponerles la problemática en protección portuaria que atraviesan los puertos del litoral, a través de un flujograma explicarles que función específica cumple cada autoridad estatal, y la necesidad del porque se necesita a su organización para prevenir o actuar ante cualquier acto delictivo que se suscite</u></p> <p>Posteriormente <u>elaborar una norma u oficio explicando la necesidad de implantación del CAPP a la PCM, tal</u></p>	<p>-Falta de sinergia entre las autoridades</p> <p>-Coordinar con la cabeza de cada autoridad, exponerles la problemática, explicarles a través de un flujograma que función específica cumple cada autoridad y la necesidad del porque se les necesita en el comité.</p> <p>-Elaborar una norma u oficio explicando la necesidad de</p>

<p>cual como se realizó para la implementación de la plataforma de comercio exterior VUCE años atrás.</p>	<p>implantación del CAPP a la PCM.</p>
<p>10.- ¿Cómo califica la actitud del MTC para promover las normas vinculadas asuntos de protección portuaria?</p> <p>La normativa vinculada a la protección portuaria siempre ha sido un tema de interés por el gobierno debido a las amenazas delictivas continuas que se suscitan en los puertos nacionales, sin embargo, desde años atrás existe la problemática respecto a la aprobación del proyecto de decreto supremo para la implementación de un CAPP en el ámbito nacional, aprobación que estaría a cargo del MTC, el cual se tiene conocimiento nuevamente lo ha devuelto por observaciones encontradas al proyecto.  <u>Por tal motivo, considero que existe una falta de formación en asuntos portuarios por parte del MTC.</u></p>	<p>-Considero que existe una falta de formación en asuntos portuarios por parte del MTC.</p>
<p>11.- ¿Cuál es el punto de vista sobre gestión y la estrategia actual respecto a la implantación del CAPP en el contexto peruano?</p> <p>Considero que la gestión y estrategia actual para implantar el CAPP, aún es muy deficiente y desarticulada. Se han creado plataformas de comunicaciones entre las autoridades estatales en cada puerto del litoral, presidida por la APN cuyo objetivo es exponer la necesidad de formalizar el CAPP e ir avanzando en los planes de trabajo, sin embargo, <u>se observa falta de interacción entre las organizaciones, una falta de compromiso.</u>  Para implantar el CAPP primero debe existir una articulación entre los miembros que la conformaran, todas aquellas autoridades que de una u otra forma podrían gestionar y realizar acciones para controlar actos delictivos, y que muchas veces por <u>burocracias, barreras políticas, coyunturas legales, no se logra una integración adecuada.</u> Ellos deberían saber que al hablar de protección estamos enfocándonos al control de amenazas de nuestro entorno, en actos delictivos que están presente en toda la actividad portuaria principalmente el narcotráfico, este último con más fuerza a nivel nacional.</p> <p>También deben conocer que son los usuarios a quién les interesa que su carga fluya de forma rápida y que no sea contaminada; al dueño de la carga, a quién le interesa que su nave llegué a Puerto en el menor</p>	<p>-Falta de interacción entre las organizaciones y falta de compromiso.</p> <p>-Burocracia, barreras políticas, coyunturas legales.</p>

<p>tiempo posible de operaciones y vuelva a salir porque eso le va a representar plata en otro puerto; al armador, al naviero. A ellos no les interesa que en el puerto donde llegara su nave, presenten amenazas de drogas, u otro acto delictivo y se paralicen las operaciones por varios días debido a las inspecciones y procedimientos legales, a ellos solo les interesa que todo fluya de forma ágil, para no caer en sobrecostos de tiempo y dinero.</p>	
<p>Recomiendo la <u>creación de un departamento de inteligencia en el puerto y cada IP, con la finalidad de realizar una labor preventiva en la identificación de actos ilícitos</u> que afecten a la actividad portuaria de forma general sería una forma más ágil, razonable y rápida, muy similar a la de un comité de protección, pero con mayor rapidez técnica ya que se encontraría ligada a la legislación legal interna de la autoridad portuaria asignada.</p>	<p>-Creación de un departamento de inteligencia en el puerto y cada IP</p>

<p>Informante: 04 Etiqueta: E4 Características: -Jefe de la Unidad de Protección y Seguridad -25 años de experiencia</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>8.- ¿Desde cuándo se viene gestionando la implantación del CAPP en el ámbito nacional?</p> <p><u>Desde octubre del año 2009.</u> Actualmente el Comité de protección de puerto se ha implantado de forma voluntaria , las autoridades competentes están participando de forma voluntaria, significa si el jefe de una unidad entendió el tema está participando, puede ser el caso que cambien al jefe y según su criterio no lo considere importante o mientras no se lo ordenen no participe en el comité , entonces se pierde la coordinación , actualmente se está haciendo de manera voluntaria, lo que se busca es que sea implementado mediante un <u>DS</u> , porque tiene que ver entidades de distintos sectores , está la policía que depende del sector interior , está la fiscalía que depende de otro sector ,está la APN que depende del sector transporte, esta DICAPI que depende del sector defensa, tendría que ser un DS que disponga la participación obligatoria de estas entidades para</p>	<p>-Desde octubre del año 2009 se viene gestionando la implantación.</p>

<p>conformar el comité, de tal forma que si hay cambios de jefes no se pierda la continuidad</p>	
<p>9.- ¿Cuáles son los inconvenientes que se han observado durante la gestión para llevar a cabo su implantación?</p> <p><u>Falta de organización y falta de una respuesta ágil, la voluntad de querer hacerlo</u>, actualmente estamos trabajando de manera voluntaria hemos encontrado una <u>sinergia entre los jefes de las distintas autoridades</u>, que, si han identificado una necesidad de coordinar con otras autoridades, pero esto <u>puede perderse un año dos años debido al cambio de cargo</u>, entonces no es fácil encontrar esa sinergia, no es un tema tanto de personas sino más de entidades que tienen que tomar acción.</p> <p>Otro inconveniente es acerca de las <u>observaciones al proyecto que viene gestionando la APN</u>, el mismo que ha sido presentada en dos oportunidades el MTC, ha sido observado, ha vuelto a ser observado, y el Estado, muy sobre todo la PCM, es muy minucioso al sacar un DS, está haciendo una serie de preguntas que estamos absolviéndolas, pero estamos insistiendo en ello.</p>	<p>-Falta de organización y de una respuesta ágil.</p> <p>-Falta de sinergia entre los jefes de distintas autoridades debido al cambio de cargo.</p> <p>-Observaciones al proyecto.</p>
<p>10.- ¿Cómo califica la actitud del MTC para promover las normas vinculados a asuntos de protección portuaria?</p> <p>El MTC, y todas las entidades de Estado al ser minuciosos con los vistos buenos a cada proyecto, sumado la <u>burocracia actual, el conflicto de políticas, la jerarquía de puestos, etc. Atrasan los esfuerzos desmedidos de parte de la Autoridad portuaria por implementar dicho comité, en beneficio de la economía, seguridad y protección nacional.</u></p>	<p>-Existe burocracia y conflicto político por la jerarquía de puestos.</p>
<p>11.- ¿Cuál es el punto de vista sobre la gestión y la estrategia actual respecto a la implantación del CAPP en el contexto peruano?</p> <p>Actualmente el Comité de protección de puerto se ha implantado de forma voluntaria mediante mesas de trabajo, por lo que los esfuerzos e iniciativas que se están tomando, tiene merecido reconocimiento. Pero también sería bueno, innovar las estrategias y la gestión para la implantación y futura aprobación del DS sobre el CAPP.</p>	<p>-No existe una adecuada coordinación y</p>

<u>Considero que no existe una adecuada coordinación y apoyo de autoridades</u>	apoyo de autoridades.
---	-----------------------

<p>Informante: 05  Etiqueta: E5  Características:  -Especialista en Protección Portuaria  -30 años de experiencia</p>	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>8.- ¿Desde cuándo se viene gestionando la implantación del CAPP en el ámbito nacional?</p> <p><u>Con fecha 21 de octubre de 2009, se remitió al MTC el Oficio N°439-2009 APN/PD, con el cual se anexaba el Proyecto de Reglamento de Protección, Seguridad y Calidad Portuaria, para su aprobación y tramitación a la PCM' dentro del cual se consideró la conformación e implementación de los Comités de Protección Portuaria.</u></p>	<p>-El 21 de octubre del 2009 mediante el Oficio N°439-2009 APN/PD.</p>
<p>9.- ¿Cuáles son los inconvenientes que se han observado durante la gestión para llevar a cabo su implantación?</p> <p>Este comité ha sido promovido por la autoridad portuaria desde al año 2011, en ese sentido, nosotros somos un organismo técnico especializado adscrito al ministerio de transporte y comunicaciones, <u>entonces cualquier iniciativa tiene que salir por el ministerio.</u> Este requerimiento se hizo al MTC, el <u>área legal</u> de este evalúa el requerimiento, han hecho <u>observaciones</u>, han sido absueltas, y en ese plan ha estado ida y vuelta. Pero nosotros tenemos otro comité multisectorial de lo que es una plataforma logística, por ahí, quieren incluir al comité dentro de ese comité multisectorial, el mismo que se ha implementado a través de un decreto supremo, entonces ya tendría ese rango. Mientras tanto estamos trabajando a través de una directiva interna de la APN, y hemos tenido varias reuniones en el cual ya hay representantes designados para cada autoridad, nombrados con documento de oficio, y tenemos un directorio y una agenda para este año (2020).  <u>Considero también que se debe a la Falta de estandarización y enfoque común para aplicación de la normativa en protección por los estados,</u> es por ello</p>	<p>-Cualquier iniciativa tiene que salir por el ministerio, es decir, MTC. El área legal de este ha hecho varias observaciones con la presentación del proyecto.</p> <p>-Falta de estandarización y enfoque común para la aplicación de la normativa en</p>

que el CAPP es solo implementado en algunos países no en todos.	protección por los estados.
<p>10.- ¿Cómo califica la actitud del MTC para promover las normas vinculados a asuntos de protección portuaria?</p> <p>El MTC <u>no viene dando prioridad a la implantación del comité a través del decreto supremo, por ello implementamos una directiva interna.</u> Lo que se ha querido hacer con esta directiva es adelantarnos porque sabemos que a veces la emisión de decreto supremo puede demorar y nosotros no podemos esperar. Por eso, fue iniciativa de la APN promover a través de esta directiva y los jefes de los diferentes puertos que tiene la APN, implementar estos comités, que ya están trabajando en los puertos del norte, del sur, del oriente para que mañana más tarde solo se legalice.</p>	-El MTC no da prioridad a la implantación del comité a través del decreto supremo.
<p>11.- ¿Cuál es el punto de vista sobre la gestión y la estrategia actual respecto a la implantación del CAPP en el contexto peruano?</p> <p>Las estrategias para que se implemente este comité se vienen trabajando a través de <u>la RAD N°044 es una norma técnica y resolución de acuerdo del directorio</u> que no tiene el carácter de resolución ministerial o decreto supremo que pueda ser vinculante con otras autoridades. <u>Mientras no se emita un decreto supremo que conforme el comité de protección de puerto, cualquier iniciativa es voluntaria,</u> ósea, no se puede obligar a todas las autoridades a que participen, salvo voluntariamente. Ya hemos implementado en otros puertos del país, desde el año pasado (2019) a través de una directiva interna de la APN, y en el Callao se ha implementado desde el mes de enero (2020).</p>	<p>-La RAD N°044 es una norma técnica y resolución de acuerdo al directorio de la APN que existe mientras no se emita un DS .</p> <p>-Cualquier iniciativa es voluntaria.</p>

<p>Informante: 06 Etiqueta: E6 Características: -Especialista en Derecho Marítimo Internacional -10 años de experiencia</p>	
Descripción de las entrevistas-grabaciones-anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)

<p>8.- ¿Desde cuándo se viene gestionando la implantación del CAPP en el ámbito nacional?</p> <p><u>Desde el año 2009 se presentó un Proyecto de Reglamento de Protección, Seguridad y Calidad Portuaria, para su aprobación y tramitación a la PCM dentro del cual se consideró la conformación e implementación de los Comités de Protección Portuaria.</u></p>	<p>-Desde el año 2009.</p>
<p>9.- ¿Cuáles son los inconvenientes que se han observado durante la gestión para llevar a cabo su implantación?</p> <p>El Proyecto para su aprobación y tramitación a la PCM, <u>ha sido objeto de constantes observaciones</u>, las mismas que han sido subsanadas reiteradamente por la APN con una serie de documentos sustentados, sin que hasta la fecha el mismo haya sido aprobado por el MTC y tramitado a la PCM para su dación mediante Decreto Supremo.</p>	<p>-El proyecto ha sido objeto de constantes observaciones.</p>
<p>10.- ¿Cómo califica la actitud del MTC para promover las normas vinculados a asuntos de protección portuaria?</p> <p>Simplemente el <u>MTC no está sensibilizado con los temas de protección y el único esfuerzo y medio que tiene la APN es crear normativas de manera interna y seguir trabajando por la seguridad del país.</u> Precisamente el repertorio de recomendaciones promueve una sensibilización respecto de la protección en el puerto y una formación del personal y autoridades que le permita desempeñar sus cometidos y tareas.  <u>Agregar que varios abogados, no cuentan con una formación especializada en asuntos portuarios, tanto en el marco internacional como nacional.</u></p>	<p>-MTC no está sensibilizado con los temas de protección.</p> <p>-Abogados, no cuentan con una formación especializada en asuntos portuarios</p>
<p>11.- ¿Cuál es el punto de vista sobre la gestión y la estrategia actual respecto a la implantación del CAPP en el contexto peruano?</p> <p><u>La PCM tiene un procedimiento establecido por el cual aprueba estos comités, se debe seguir ese proceso.</u> Se debería hablar con el MTC acerca de la importancia de esa implantación.  <u>Para que los planes funcionen y sean más eficaces se deberían hacer simulacros de coordinación</u> hasta</p>	<p>-Se debe seguir el proceso que establece la PCM.</p> <p>-Se deberían hacer simulacros de coordinación.</p>

esperar a que la MTC apruebe y la APN obligue a las autoridades.	
--	--

<p>Informante: 07  Etiqueta: E7  Características:  -Doctor en ciencias marítimas  -30 años de experiencia en ciencias marítimas</p>	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>8.- ¿Desde cuándo se viene gestionando la implantación del CAPP en el ámbito nacional?</p> <p>En el ámbito nacional el interés por implantar un CAPP, <u>data de hace varios años atrás</u> cuando la autoridad designada , la APN ,basándose en normativas internacionales como lo es el código PBIP, y el repertorio de recomendaciones y prácticas, elaboraron un proyecto de decreto supremo que proponga la creación de un comité de protección portuaria de naturaleza permanente, dicho proyecto ha sido observado y hasta la fecha no ha sido aprobado</p>	-Data de hace varios años atrás
<p>9.- ¿Cuáles son los inconvenientes que se han observado durante la gestión para llevar a cabo su implantación?</p> <p>El primer inconveniente es la <u>burocracia política</u> la cual hace difícil la aprobación y aplicación de una normativa legal que exija la implantación del CAPP en los puertos nacionales</p> <p>Otra problemática observada es la <u>falta de un orden y organización de las funciones e intervención de las autoridades estatales que conformaran el CAPP</u> cuando se suscite una amenaza que ponga en riesgo al puerto.</p> <p>El comité juega un rol importante en ordenar la acción de las autoridades en los puertos del Perú mediante un plan de protección del puerto el cual ordenaría y organizaría medidas y procedimientos para cada autoridad designada. Las personas que manejan este comité tienen que estar comprometidos y manejar un solo lenguaje.</p>	-Burocracia política  -Falta de un orden y organización de las funciones e intervención de las autoridades estatales que conformaran el CAPP.

<p>10.- ¿Cómo califica la actitud del MTC para promover las normas vinculadas asuntos de protección portuaria?</p> <p>En el Perú <u>no existe una cultura de protección portuaria</u>, es por ello que existe unos <u>escases de profesionales especializados en estos temas</u>.  El MTC ha optado por <u>no dar prioridad al análisis del expediente</u> que solicita la aprobación de normativas relacionadas con la implantación del CAPP en los puertos nacionales.  La dirección general de transporte acuático en conjunto con la oficina general de asesoría jurídica del MTC <u>a dispuesto hallazgos</u> al proyecto de decreto supremo <u>debido a que no cumple con lo establecido en la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, Ley 29158</u>, la cual establece los requisitos para la conformación de los comités multisectoriales en el ámbito nacional</p>	<p>-No existe una cultura de protección portuaria.</p> <p>-No dar prioridad al análisis del expediente.</p> <p>-La MTC ha dispuesto hallazgos debido a que no cumplen con la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo</p>
<p>11.- ¿Cuál es el punto de vista sobre gestión y la estrategia actual respecto a la implantación del CAPP en el contexto peruano?</p> <p>Considero razonable que la APN, ante la indiferencia del MTC para dar aprobación al decreto supremo que autoriza la creación de los CAPP, <u>haya ido avanzando mediante la ejecución de mesas de trabajo en los diversos puertos del litoral</u>.  <u>Sin embargo, considero que la estrategia y gestión está mal ejecutada</u>, estas reuniones de trabajo se están desarrollando desde hace varios años atrás hasta la actualidad con la misma metodología año tras año y no se observan resultados concretos.  Esas mesas de trabajo que se están desarrollando de una manera conjunta deben verse bajo otra óptica, deben desarrollarse primero mesas de trabajo individuales por cada autoridad, donde primero se reúnan con una autoridad seleccionada y se identifiquen los siguientes puntos: funcionarios designados, necesidades de capacitación, recursos necesarios.  En el ámbito nacional se puede observar que <u>existe una falta de articulación o integración de toda la comunidad portuaria</u>, cada organización vinculada al ámbito trabaja independientemente a espaldas de lo que pueda acontecer a su alrededor.  <u>La falta de profesionales especializados en normativa de protección internacional y nacional podría representar un factor fundamental en la demora de levantamiento de hallazgos del proyecto de decreto</u></p>	<p>-La APN ha ido avanzando mediante la ejecución de mesas de trabajo. Estrategia que considero mal ejecutada.</p> <p>-Existe una falta de articulación o integración de toda la comunidad portuaria</p> <p>-La falta de profesionales.</p>

<p><u>supremo</u>, otro de los factores podría ser las barreras burocráticas las cuales no permiten el correcto flujo legal de las normativas</p> <p>Ante ello una de las estrategias a considerar sería <u>establecer una base legal interna la cual permita articular a todos los miembros que conformaran el comité de manera objetiva</u> y enfocándolos en un mismo objetivo que es accionar ante actos delictivos que afecten a los puertos nacionales.</p> <p>Además de ello <u>realizar una sensibilización de normativa de protección internacional y nacional</u> a cada organización que conformara el comité de manera individualizada.</p>	<p>-Establecer una base legal interna.</p> <p>-Realizar una sensibilización de normativa de protección internacional y nacional</p>
---	---

<p>Informante: 08 Etiqueta: E8 Características: -Doctor en Ciencias Marítimas -25 años de experiencia</p>	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>8.- ¿Desde cuándo se viene gestionando la implantación del CAPP en el ámbito nacional?</p> <p><u>Desde el 2009</u>. Actualmente el Comité de protección de puerto se desarrolla de forma voluntaria, se busca que sea dictaminada mediante un DS, porque involucra a entidades de distintos sectores, como la PNP, la fiscalía, APN, DICAPI, etc. Por eso tendría que ser un DS para que de forma obligatoria de participación a estas entidades que conforman el comité, de tal forma que, si hay cambios, no se pierda la continuidad</p>	<p>-Desde al año 2009.</p>
<p>9.- ¿Cuáles son los inconvenientes que se han observado durante la gestión para llevar a cabo su implantación?</p> <p><u>Falta de voluntad e intereses personales</u>, en la actualidad estamos apoyando de forma voluntaria, hemos encontrado la unión de parte de los sectores correspondientes, se ha identificado la necesidad de coordinar con diferentes autoridades, pero esto puede darse en un par de años debido al cambio de cargo, por eso no es fácil encontrar esa unión, las entidades responsables deben darse cuenta y tomar acción. Otro inconveniente es el proyecto que viene gestionando la APN, el cual ha sido presentada en</p>	<p>-Falta de voluntad e intereses personales.</p>

<p>reiteradas oportunidades al MTC, este ha sido recibido y <u>ha vuelto a ser observado</u> y así sucesivamente en varias ocasiones hasta el día de hoy.</p>	<p>-El proyecto que viene gestionando APN, es objeto de observaciones constantes.</p>
<p>10.- ¿Cómo califica la actitud del MTC para promover las normas vinculados a asuntos de protección portuaria?</p> <p><u>Pésima</u> su actuar, siendo el responsable de poder contribuir de manera óptima y asegurar la protección de nuestras IP a nivel nacional.</p> <p>En un país subdesarrollado como el nuestro en el ámbito marítimo, que el responsable de decretar proyectos he impartir orden en nuestros puertos como es el MTC, ponga <u>tantas trabas y observaciones</u>. Eso se debe a <u>la burocracia, conflicto de políticas, la jerarquía de puestos, intereses personales etc.</u> Todo eso Atrasa los esfuerzos desmedidos de parte de la Autoridad portuaria por implementar dicho comité.</p>	<p>-Actitud pésima.</p> <p>-Trabas y observaciones constantes</p> <p>-Burocracia política, conflicto políticos y jerarquía de puestos</p>
<p>11.- ¿Cuál es el punto de vista sobre la gestión y la estrategia actual respecto a la implantación del CAPP en el contexto peruano?</p> <p>En la actualidad el Comité de protección de puerto <u>se viene desarrollando de forma voluntaria mediante grupos de trabajo</u> conformado por las entidades responsables. Sería bueno, dictar nuevas estrategias y ayudar a gestionar la nueva aprobación del DS sobre el CAPP.</p>	<p>-Desarrollan mesas de trabajo de forma voluntaria.</p>

<p>Informante: 09 Etiqueta: E9 Características: -Oficial de Protección Portuaria -25 años de experiencia</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>8.- ¿Desde cuándo se viene gestionando la implantación del CAPP en el ámbito nacional?</p>	

<p>La implantación del CAPP en el Perú, según tengo conocimiento data de <u>hace varios años atrás</u>, con lo cual la autoridad portuaria designada mediante herramientas legales internacionales solicito al organismo público encargado de la cual es adscrita y dependiente la aprobación de un decreto supremo que disponía la creación del CAAP según recomendaciones internacionales de protección portuaria. Sin embargo, se supo que hasta la fecha no existe una aprobación formal y legal.</p>	<p>-Desde hace varios años atrás.</p>
<p>9.- ¿Cuáles son los inconvenientes que se han observado durante la gestión para llevar a cabo su implantación?</p> <p>Uno de los inconvenientes observados <u>es la falta de sinergia entre las autoridades</u> que conformaran el CAPP, ocasionada por una falta una fluidez de información entre ellas, una falta de compromiso de cooperación. Para ello primero deberían familiarizarse con los temas de protección portuaria. Otro punto es la <u>burocracia legal</u> para aprobar leyes que son tan importantes para el sector portuario.</p>	<p>-Falta de sinergia entre las autoridades.</p> <p>-Burocracia legal</p>
<p>10.- ¿Cómo califica la actitud del MTC para promover las normas vinculados a asuntos de protección portuaria?</p> <p>El MTC no es <u>consciente de la importancia de la protección portuaria</u> al insistir con observaciones y trabas burocráticas.</p>	<p>-No es consciente de la importancia de protección portuaria.</p>
<p>11.- ¿Cuál es el punto de vista sobre la gestión y la estrategia actual respecto a la implantación del CAPP en el contexto peruano?</p> <p>Actualmente la APN ha dispuesto la ejecución de mesas de trabajo para implementar los Comités de Protección del Puerto en diversos puertos del litoral como Callao, Paita, Pisco, Matarani, Ilo, en los cuales ha contado con el apoyo de las oficinas desconcentradas de la APN y la participación de diversas entidades estatales vinculadas. Sin embargo, <u>considero que la estrategia y gestión planteada está mal direccionada.</u></p>	<p>-Estrategia y gestión planteada está mal direccionada.</p>

Informante: 10  
Etiqueta: 10

Características: - Investigador vinculado a asuntos marítimos - 5 años de experiencia en investigación marítima	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>8.- ¿Desde cuándo se viene gestionando la implantación del CAPP en el ámbito nacional?</p> <p>La autoridad portuaria asignada a remitido un proyecto de decreto supremo a la entidad correspondiente el MTC <u>desde octubre del 2009</u>, al cual vienen realizándole observaciones al proyecto que aún no son subsanadas.</p>	<p>-Desde octubre del 2009.</p>
<p>9.- ¿Cuáles son los inconvenientes que se han observado durante la gestión para llevar a cabo su implantación?</p> <p>El principal dilema para la implantación del CAPP es <u>el aspecto legal, las barreras políticas y burocráticas</u>, son más de 10 años que un proyecto de decreto supremo no puede ser analizado y aprobado por el organismo competente.</p> <p><u>Las autoridades gubernamentales no son conscientes que al implantarse el CAPP estaríamos velando por protección portuaria</u> a nivel nacional, no solo por zonas determinadas, el objetivo del CAPP es desarrollar procedimientos y protocolos de prevención y acción ante cualquier amenaza que se suscitase en los puertos como jurisdicción, garantizando así un adecuado flujo comercial de la carga, y por lo tanto un competitivo comercio marítimo nacional.</p>	<p>-El aspecto legal, las barreras políticas y burocráticas.</p> <p>-Las autoridades gubernamentales no son conscientes de la implantación de este CAPP.</p>
<p>10.- ¿Cómo califica la actitud del MTC para promover las normas vinculadas asuntos de protección portuaria?</p> <p>En <u>los planes y prioridades del MTC, no se encuentra la de aprobar la normativa</u> que autorice la conformación del CAPP a nivel nacional.</p> <p>Considero que la causa principal es que <u>los directivos, los especialistas legales y quienes son encargados de la aprobación correspondiente no cuentan con los conocimientos necesarios</u>, es por ello que no muestran interés en temas de protección portuaria.</p>	<p>-Los planes y prioridades del MTC, no se encuentra la de aprobar la normativa.</p> <p>-Los directivos y especialistas no cuentan con los conocimientos necesarios.</p>

<p>11.- ¿Cuál es el punto de vista sobre gestión y la estrategia actual respecto a la implantación del CAP en el contexto peruano?</p> <p>La estrategia actual adoptada por la autoridad asignada, la APN, es <u>desarrollar reuniones de coordinación con los integrantes que conformaran el CAPP</u>. Dichas reuniones tienen como objetivo exponer aspectos básicos sobre el CAPP, así como coordinar un plan de trabajo para su implantación, sin embargo, considero que todavía falta mejorar la gestión para su ejecución.</p> <p>Las autoridades que participaron en las reuniones fueron: Ministerio Publico, PNP, DICAPI, SUNAT, DEVIDA, y oficinas desconcentradas de la APN., según tengo conocimiento.</p> <p>Se les solicitó que cada una designe a un representante titular y alterno.</p> <p>Sin embargo, se ha observado que <u>en cada reunión desarrollada asisten diferentes funcionarios por cada autoridad, sumado a que no asiste el 100% de los invitados, lo que da a notar su falta de compromiso</u>.</p> <p>Lo ideal sería que cada autoridad designe a funcionarios titular y alterno que sea estable y sean los únicos que asistan a las reuniones programadas para que se siga un proceso de trabajo continuo.</p>	<p>-Desarrollar reuniones de coordinación con los integrantes que conformaran el CAPP.</p> <p>-En cada reunión no asiste el 100% de los invitados.</p> <p>-Falta de compromiso.</p>
--	---

Teorización: Examinar la situación actual de la implantación del CAPP llevada a cabo por la Autoridad Portuaria Nacional	
Categorías – propiedades unidades de significación con mayor saturación	Descripción de las frases de significación correspondiente a categorías develadas
<b>Inicio de la gestión para implantación del CAPP</b>	
<p>E1-Se viene gestionando desde hace varios años atrás.</p> <p>E2-En el año 2009 mediante la Ley 29158, se preparó un proyecto de decreto supremo.</p> <p>E3-Proyecto fue remitido y absuelto de observaciones desde el año 2009</p> <p>E4-Desde octubre del año 2009.</p> <p>E5-EI 21 de octubre del 2009 mediante el Oficio N°439-2009 APN/PD.</p> <p>E6-Desde el año 2009.</p> <p>E7-Desde el año 2009</p>	<p>-La APN, empezó a remitir un proyecto de decreto supremo a la entidad correspondiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) desde la fecha de octubre de 2009, y hasta el momento no existe ninguna aprobación formal y legal en el contexto interno, ya que se viene observando diferentes cuestiones los cuales hasta el día de hoy no han sido subsanadas.</p>

<p>E8-Desde hace varios años atrás. E9-Desde octubre del 2009. E10-Desde octubre del 2009</p>	
<p>-Octubre de 2009 -Al momento no existe una aprobación formal</p>	
<p>Inconvenientes</p>	
<p>E1-El tema legal ha sido una gran barrera. E2-Falta de prioridad al proyecto de decreto supremo. E3-Falta de sinergia entre las autoridades. E4-Observaciones al proyecto. E5-Falta de estandarización y enfoque común para la aplicación de la normativa en protección por los estados. E6-El proyecto ha sido objeto de constantes observaciones. E7-Burocracia política. E8 Falta de voluntad e intereses personales. E9-Falta de sinergia entre las autoridades y burocracia política. E10-El aspecto legal, las barreras políticas y burocráticas.</p>	<p>-Al existir una falta de articulación sobre la comunidad portuaria en asuntos de protección, por lo general cada organización trabaja de manera independiente bajo sus propios intereses, lo cual no crea un lazo que haga desaparecer brechas en la consolidación de planes integradores sobre los actos criminales que afectan al puerto.</p> <p>-Otro inconveniente representa la gran necesidad del análisis de la normativa tanto nacional como internacional sobre asuntos de protección portuaria para ampliar un marco de actividades en el espacio geográfico de tierra que involucre más al puerto, que sumado a la burocracia legal para aprobar leyes en el sector portuario originan situaciones que no puedan ser resueltas por la carencia de información necesaria para atender y prever ciertas problemáticas que están inmersas en el entorno.</p>
<p>-Existe una falta de articulación o integración de toda la comunidad portuaria -Necesidad de analizar la normativa nacional como internacional existente de protección portuaria. -Falta de estandarización y enfoque común para aplicación de la normativa en protección por los estados hacia los puertos -Burocracia legal en el sistema portuario -Escasez de abogados especializados en protección marítima. -Falta de sinergia entre las autoridades que conformaran el CAPP</p>	<p>-Por otra parte, se señala la falta de estandarización y enfoque común para aplicar la normativa respecto al CAPP, ya que no existe una armonía entre los intereses de muchos países para implantar acciones que vinculen estrategias que engloben a todo el puerto, buscando mantener una fluidez comunicativa en beneficio del sector.</p> <p>-La existencia de escasez de abogados especializados en asuntos de protección marítima suele obstaculizar análisis y establecer argumentaciones con base legal que pueda insertarse en la política nacional con el fin de buscar la conformación del CAPP u otro plan en beneficio del sector portuario.</p>

Actitud del MTC	
<p>E1-No existen abogados especializados en protección marítima.</p> <p>E2-Desconocimiento técnico y legal.</p> <p>E3-Falta de formación en asuntos portuarios por parte del MTC.</p> <p>E4-Existe burocracia y conflicto político por la jerarquía de puestos.</p> <p>E5-El MTC no da prioridad a la implantación del comité a través del decreto supremo.</p> <p>E6-Abogados, no cuentan con una formación especializada en asuntos portuarios</p> <p>E7-No existe una cultura de protección portuaria.</p> <p>E8-Trabas y observaciones constantes</p> <p>E9-No es consciente de la importancia de protección portuaria.</p> <p>E10-Los directivos y especialistas no cuentan con los conocimientos necesarios</p>	<p>-Para efectos de la implantación del CAPP se conoce que el MTC es una entidad fundamental que determina la aprobación en el contexto nacional, en tal sentido, se percibe que no existe integrantes con conocimiento y sensibilización en asuntos de protección portuaria, lo cual crea una desventaja frente a la promoción de un tema de suma importancia para los fines que aspira consolidar la APN bajo sus responsabilidades.</p> <p>-Por otra parte, se puede concebir en base a la información recabada que el personal que se encarga de los asuntos de protección portuaria dentro del MTC no posee conocimientos técnicos sobre el origen jurídico de la norma a carta cabal, mucho menos de los asuntos prácticos que determina la elaboración de la norma.</p>
<p>-El MTC juega un papel fundamental en determinar la aprobación de la normativa legal que autoriza la implantación de los CAPP en los puertos a nivel nacional.</p> <p>-Falta de prioridad que le da el MTC a temas vinculados con la protección en los puertos</p> <p>-Se verifica desconocimiento técnico legal, falta de prioridad y gestión del MTC para la implantación del CAPP.</p>	
Estrategia actual de la implementación del CAPP	
<p>E1-Se llevan a cabo mesas de trabajo que no siguen una estructura lógica.</p> <p>E2-Establecer qué compromiso va a tener cada una de las organizaciones.</p>	<p>-Una de las consideraciones que se observa es que no existe una adecuada coordinación y apoyo de las autoridades, instalaciones portuarias, organismos públicos y privados cuando se suscitan amenazas en los puertos, lo que crea un</p>

<p>E3-Falta de interacción entre las organizaciones y falta de compromiso</p> <p>E4-No existe una adecuada coordinación y apoyo de autoridades.</p> <p>E5-Cualquier iniciativa es voluntaria.</p> <p>E6-Se debe seguir el proceso que establece la PCM.</p> <p>E7-La APN ha ido avanzando mediante la ejecución de mesas de trabajo</p> <p>E8-Desarrollan mesas de trabajo de forma voluntaria.</p> <p>E9-Estrategia y gestión planteada está mal direccionada.</p> <p>E10-Falta de compromiso.</p>	<p>panorama dificultoso para enfrentar actos delictivos que son conocidos.</p> <p>-La estrategia que se viene realizando en la actualidad a través de la creación de las mesas de trabajo para la implantación del CAPP no son coherentes, ya que no se pueden someter a un personal que carece de una visión jurídica y técnica sobre protección portuaria a consolidar estrategias de las cuales no tienen un oportuno conocimiento. En tal sentido se establece una implantación desarticulada del mismo, sobre los fines que persigue.</p> <p>-Para la elaboración de un marco jurídico clave en asuntos del CAPP en el contexto nacional es necesario la oportuna apreciación y dirección de especialistas en asuntos de protección portuaria, lo cual se ciñe a una formación en temas de derecho marítimo, los cuales pueden ayudar a las fuerzas armadas, debido a su rango y alcance político, ayudar a elaborar el decreto supremo y plan de protección del puerto.</p>
<p>-No existe una adecuada coordinación y apoyo de autoridades, instalaciones portuarias organismos públicos y privados.</p> <p>-La estrategia de implementación de mesas de trabajo por la APN sobre el CAPP no es coherente.</p> <p>-En necesario solicitar el apoyo de abogados especialistas en protección portuaria y derecho marítimo.</p> <p>-El proyecto de decreto supremo debe tener una redacción entendible</p> <p>-El CAPP como un órgano de inteligencia.</p> <p>-Realizar un análisis de las amenazas actuales de protección y las que podrían suscitarse.</p> <p>-Elaborar un manual de inteligencia.</p> <p>-Concientización de Autoridades y órganos competentes.</p>	<p>-Se hace expreso la mención en la cual se señala que el proyecto de decreto supremo deba tener una redacción entendible y bien explicada lo cual establezca una claridad a las Autoridades que tengan el aval para fomentar su aprobación, lo cual establecería una estrategia que proyecte una consideración idónea para su aprobación.</p> <p>-Se precisa que la implantación del CAPP se proyecte como un departamento de inteligencia en el puerto y la instalación portuaria, lo cual cuente con un sistema de investigación permanente, ágil y razonable para atender a las necesidades que sean adherentes a sus funciones. Se recomienda además la creación de un departamento de inteligencia en el puerto y cada instalación portuaria, con la finalidad de realizar una labor preventiva en la identificación de actos ilícitos que</p>

<p>-Se busca asesoramiento de la OEA y poner énfasis en la confidencialidad de documentos que compartan las organizaciones que formarían parte del CAPP.</p>	<p>afecten a la actividad portuaria de forma general.</p> <p>-Es importante poner en contexto el análisis de las nuevas amenazas suscitadas durante los últimos años (narcotráfico, contrabando de narcótico, cybercrimen, ataques usando artefactos voladores no tripulados y las que se podrían suscitar en un futuro)</p> <p>-Se establece como estrategia la elaboración de un manual de inteligencia con una metodología de carácter estandarizado de trabajo lo cual permita disponer de procedimientos para cada una de las amenazas que se puedan suscitar, en tal sentido, se podrá disponer de un conjunto de acciones previas para efectos de contrarrestar actos delictivos en los puertos.</p> <p>-Otra estrategia en particular se orienta a formar y sensibilizar a las Autoridad y órganos competentes en asuntos vinculados sobre el CAPP de tal manera de que se cuente con un personal idóneo para luchar contra los eventos que afectan a los puertos. Así también, la formación debe ser rigurosa y detallada ya que se trata de un tema complejo y que requiere la mayor discreción de los involucrados, haciéndoles forjar un compromiso para poder afianzar los objetivos que se persiguen.</p> <p>-Para mayor aporte y asesoramiento en la conformación de los CAPP, consultemos a la OEA quien a través de su departamento que se llama SICTEC, organismo contra el terrorismo, podría asesorarnos en aspectos sobre medidas ante el terrorismo contra los puertos.</p> <p>-Recomiendo poner énfasis en la confidencialidad de documentos que compartirán las organizaciones que conformaran el CAPP, como son los planes de protección de todas las</p>
--	--

	instalaciones portuarias, de los puertos, las evaluaciones de protección.
--	--

#### 4.1.3. Identificar los posibles integrantes que conformarán el Comité

##### Asesor de Protección del Puerto

<p>Informante: 01  Etiqueta: E1  Características:  -Licenciado en administración naviera  -Experto internacional en protección portuaria  -30 años de experiencia en protección marítima</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>12.- ¿Considera que los integrantes que formarían parte del CAPP cumplen con el perfil adecuado?</p> <p>Como primer punto para que los integrantes cumplan con el perfil adecuado, <u>deberán contar con conocimientos jurídicos básicos internacionales como nacionales sobre protección marítima</u>, así como <u>también la parte técnica</u>, ante ello considero que no todos se encuentran preparados con estos requisitos.</p> <p>Mi experiencia en asistir a reuniones internacionales sobre protección marítima me ha permitido proyectar que la mayoría de los representantes de autoridades y asesores que asisten no conocen la normativa básica sobre protección y solo asisten por protocolo y exigencia de su organización, no mostrando compromiso alguno con este tema trascendental.</p> <p>Para implantar un CAPP se <u>necesita contar con el personal adecuado, con suficiente conocimiento normativo y técnico</u>, cuyo compromiso sea legal y continuo, ante ello recomendaría <u>realizar una grilla, un perfilamiento de cada participante ; talvez podrían integrar dos participantes por cada organización estatal cuyo representante sea político, pero quien participara en las reuniones y decisiones tenga conocimiento técnico y normativo y sea quien se filtre por la grilla pero los que van a opinar técnicamente tienen que ser pasados por la grilla. P</u></p> <p>Dicha grilla deberá tener como requisito que el participante cuente con conocimientos sobre, por ejemplo, para ir a discutir ese tema tiene que conocer como base el SOLAS, su capítulo XI-2 “Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima”, el código PBIP y las resoluciones anexas, el Repertorio De Recomendaciones Prácticas de la OIT</p>	<p>-Deberán contar con conocimientos jurídicos básicos internacionales como nacionales sobre protección marítima. Con conocimientos normativos y técnicos.</p> <p>-Realizar una grilla, un perfilamiento de cada participante. Dos integrantes por cada organización.</p> <p>-Deben saber que existen circulares de MSC.</p> <p>-Tener teóricamente algo de experiencia vinculado al código o a la protección en general.</p> <p>-Si no pasa la grilla, no debería estar dentro del comité.</p>

<p>y la OMI.</p> <p>Además de eso, <u>tiene que saber que existe las circulares MSC (circulares del comité de seguridad marítima).</u> También debe <u>tener teóricamente algo de experiencia o en el campo privado o en el campo publico vinculado al código o a la protección en general.</u> Cumpliendo con eso ustedes pueden hacer una pequeña grilla que diga si, no, incluso en esa grilla pueden poner algo que es deseable y obligatoria.</p> <p><u>Si no pasa por algunos de los obligatorios, esa persona no debería estar dentro del comité o grupo de trabajo.</u> En cuanto al as deseables, cuantos más deseables tengan, mejor. Más puntos va a juntar para poder ser parte del grupo de trabajo.</p> <p>Con relación a la falta de compromiso de los integrantes del comité según mi experiencia considero la siguiente recomendación: Establecer una normativa interna envés de un comité de algo nivel, que sea de parte de la autoridad designada, la cabeza de la autoridad designada debería coordinar con la cabeza de los organismos que conformaran el comité, se debe establecer un documento conjunto donde todos los organismos gubernamentales (aduanas , policía , dirección de drogas etc) se comprometen a trabajar en conjunto. Para <u>ello establecer en la descripción de tareas y responsabilidades la asistencia obligatoria a las reuniones del comité al menos una vez al mes,</u> se debe considerar un miembro titular y uno suplente</p> <p>El <u>comité debería tener un coordinador, un secretario de actas, un tomador de tiempo previas a cada reunión se debe envía la lista de temas a tocar, y cada uno va tener un tiempo asignado,</u> cuando el tiempo asignado va a vencer , se decide si se crea un grupo de estudios que realizara un informe que se presentara en la reunión siguiente o se sigue discutiendo durante el día, el secretario de acta va redactando, arriba de todo debe decir lista de participantes, titular y alterno, asimismo si está ausente o presente, cuando una institución tenga dos veces seguidas como ausente las otras instituciones llamaran a la cabeza a preguntar que paso, esto sería una alternativa a motivarlos para asistir a las reuniones.</p>	<p>-Establecer en la descripción de tareas y responsabilidades la asistencia obligatoria.</p> <p>-Se debe tener un coordinador, un secretario de actas, un tomador de tiempo previas a cada reunión. Además, enviar la lista de temas a tocar.</p>
<p>13.- ¿Qué autoridad designada u organización debería liderar y ser responsable del CAPP?</p>	

<p>La <u>APN</u> es la organización que se encuentra liderando y ejecutando la conformación del CAPP en el ámbito nacional.</p>	<p>- La APN.</p>
<p>14.- ¿Considera que los integrantes e invitados que formaran parte de la estructura del CAPP cuentan con una formación acorde con las responsabilidades y funciones que ejercerán en correspondencia con los objetivos que se persiguen?</p> <p>Las funciones y responsabilidades que ejercerán los integrantes que formaran parte del <u>CAPP son netamente técnicas y legales</u> ante cualquier suceso delictivo que afecte al puerto. Ante ello como lo mencionaba anteriormente se necesita una <u>formación jurídica básica sobre protección marítima, así como tener experiencia en el rubro sea privada o pública.</u></p> <p>Es preciso desarrollar estrategias y planes para poder <u>capacitar a los actores que conformaran el CAPP</u> y ellos se encuentren preparados ante cualquier suceso que se suscite.</p> <p>Otro punto importante es el <u>sentido crítico, de investigación y de síntesis que los participantes deben tener, cualquiera puede tener conocimiento del tema de protección marítima, pero no cualquiera es un profesional crítico</u> con sentido de investigación con capacidad de analizar, criticar, mejorar conceptos y procedimientos que se encuentre durante su labor. Dicha característica es importante para la elaboración de los informes de inteligencia, los cuales deben contener lo primordial, la esencia de cada suceso acontecido, así como también la parte crítica que permita proponer mejoras y acciones correctivas ante las vulnerabilidades encontradas.</p> <p>Además de ello se debe tener en cuenta un aspecto relevante en la conformación del CAPP, la permanencia de los integrantes seleccionados, se ha observado que existe una continua rotación y movimiento de funcionarios de las organizaciones que conformaran el CAPP. Debido a los procedimientos estatales y continuos cambios en el gobierno nacional trae como consecuencias <u>continuas rotaciones y cambios en las organizaciones estatales</u></p> <p>Lo ideal sería que después de seleccionar a los funcionarios de cada organización que conformaran</p>	<p>-Las responsabilidades y funciones son netamente técnicas y legales.</p> <p>-Capacitación a los actores que formaran el CAPP.</p> <p>-Deben tener sentido crítico de investigación y de síntesis.</p> <p>-Evitar las continuas rotaciones y cambios en las organizaciones estatales.</p> <p>-Se idee una forma para que el personal técnico especializado sea permanente y estable.</p> <p>-Consultar a la OEA temas de protección portuaria.</p>

<p>el CAPP, <u>además de capacitarlos individualmente, se idee una forma de hacer que por lo menos el personal técnico seleccionado cuyo conocimiento y participación es fundamental</u> en las decisiones del CAPP, <u>sea permanente y estable</u> lo que se traduciría en compromiso y experiencia continua en beneficio del logro de objetivos del CAPP.</p> <p>Para finalizar, recomiendo que, para mayor aporte y asesoramiento en la conformación de los CAPP, <u>consultemos a la OEA</u> quien a través de su departamento que se llama SICTEC, organismo contra el terrorismo, podría asesorarnos en aspectos sobre medidas ante el terrorismo contra los puertos.</p>	
--	--

<p>Informante: 02 Etiqueta: E2 Características: -Doctor en ciencias marítimas -25 años de experiencia en protección marítima</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>12.- ¿Considera que los integrantes que formarían parte del CAPP cumplen con el perfil adecuado?</p> <p>Los integrantes deben <u>tener una posición específica y predominante de la organización, asimismo saber sobre la estructura legal internacional marítima;</u> asimismo tener una inducción del marco normativo nacional e internacional en protección portuaria. <u>Conocer los conceptos de protección, seguridad, el marco normativo, el entorno del transporte legal.</u> Porque los participantes deben tomar decisiones basados en la legislación vigente. Sería recomendable seleccionarlos, <u>realizar un formato de perfilamiento que permita identificarlos, y posteriormente trabajar en las debilidades que presenten.</u> Recomendaría que <u>la capacitación se realice de forma individualizada por cada autoridad</u> para así de acuerdo a su función y responsabilidad se le induzca al tema de protección de una forma intensiva.</p>	<p>-Debe tener una posición específica y predominante dentro de la organización. -Conocer la estructura legal e internacional marítima. -Realizar un formato de perfilamiento que permita identificarlos, y posteriormente trabajar en las debilidades que presenten</p>
<p>13.- ¿Qué autoridad designada u organización debería liderar y ser responsable del CAPP?</p> <p><u>La APN es el organismo líder que debe liderar y ser</u></p>	

<p><u>responsable de la conformación e implantación del CAPP</u>, mediante la Unidad de Protección y Seguridad Portuaria, cuya función es controlar y mejorar los sistemas de protección portuaria en las instalaciones portuarias, tiene la experiencia, conocimiento y profesionalismo competente para la implementación del CAPP.</p>	<p>-La APN.</p>
<p>14.- ¿Considera que los integrantes e invitados que formaran parte de la estructura del CAPP cuentan con una formación acorde con las responsabilidades y funciones que ejercerán en correspondencia con los objetivos que se persiguen?</p> <p>Se observa que en las mesas de trabajo ejecutadas por la APN, en conjunto con las autoridades que conformaran el CAPP, <u>no asisten todas las autoridades invitadas</u>, como segunda debilidad se observa que <u>las autoridades mandan a diferentes funcionarios cada vez que se les invita</u> a una mesa de trabajo para la conformación del CAPP , si bien cada uno muestra predisposición y apoyo a lo acordado por la reunión, no existe un orden, un compromiso, un monitoreo de las acciones acordadas, son mesas de trabajo que se vienen desarrollando desde años atrás sin resultados productivos debido a <u>la incorrecta forma como se gestiona</u>.</p> <p>Asimismo, se observa que las autoridades vinculadas que asisten <u>no cuentan con una adecuada formación jurídica de normas internacionales como nacionales de protección portuaria</u>, ya que ellas al trabajar de forma aislada, individual buscando cumplir objetivos propios de cada autoridad, solamente se refleja conocimiento de las normativas propias mas no del conjunto normativo de protección internacional como nacional.</p>	<p>-No asisten todas las autoridades invitadas.</p> <p>-Las autoridades mandan a diferentes funcionarios.</p> <p>-Incorrecta gestión.</p> <p>-No cuentan con una adecuada formación jurídica de normas internacionales como nacionales de protección portuaria</p>

<p>Informante: 03 Etiqueta: E3 Características: -Oficial de protección de la instalación portuaria -25 años de experiencia en protección marítima</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones-anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>12.- ¿Considera que los integrantes que formarían parte del CAPP cumplen con el perfil adecuado?</p>	

<p>Si no se les ha realizado ningún <u>filtro o proceso de selección</u>, considero que no todos cumplirían con el perfil adecuado.</p> <p>La autoridad designada debería <u>trabajar en base a un plan</u> donde primero identifique que autoridades están directamente involucrados en temas de comercio exterior, a partir de ellos se podría solicitar a cada autoridad que designe a un funcionario que se enfoque en el tema de protección portuaria, que conozca los objetivos claros y definidos en temas de comité de protección, para así pueda desarrollar una gestión orientada y efectiva,</p> <p><u>Cada autoridad debería tener en claro que la persona los va a representar cumpla con el perfil requerido y tenga los conocimientos necesarios</u>, además de ello se encuentre comprometida en asistir y trabajar integralmente en cumplir los objetivos del CAPP.</p>	<p>-Deberá pasar por un filtro o proceso de selección.</p> <p>-Trabajar en base a un plan.</p> <p>-Cada autoridad debe tener en claro que la persona que lo va a representar cumpla con el perfil adecuado.</p>
<p>13.- ¿Qué autoridad designada u organización debería liderar y ser responsable del CAPP?</p> <p>Como sabemos mediante la Resolución Suprema N° 178 de fecha 12 de marzo de 1968, el Perú se adhirió a la Convención Constitutiva de la Organización Marítima Internacional (OMI), formándose como Estado Parte de dicha Organización y deberá dar cumplimiento a las normas relacionado a asuntos de seguridad de la vida humana, la prevención de la contaminación y el cuidado del medio marino. Posterior a ello mediante Decreto Ley N° 22681 de fecha 18 de setiembre de 1979 el Perú ratifica el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS 74) el mismo que entró en vigor el 25 de mayo de 1980. En tal sentido, incorpora a la legislación nacional las disposiciones que emanan del tratado (El peruano, 2019). Y mediante la Ley del Sistema Portuario Nacional – Ley N° 27943: se crea la Autoridad Portuaria Nacional (APN), con el objetivo de optimizar cada uno de los puertos del país, promoviendo el desarrollo económico y modernizar los medios de transporte marítimo en los terminales portuarios (CDN, 2019).</p> <p>Desde aquel <u>año la APN ha demostrado ser un ente especializado y técnico en mejorar la competitividad y desarrollo de los puertos a nivel Nacional</u>. Considero que deberá ser ella la entidad encargada de dirigir la conformación del CAPP a nivel nacional.</p>	<p>-La APN ha demostrado ser un ente especializado y técnico en mejorar la competitividad y desarrollo de los puertos a nivel Nacional</p>

<p>14.- ¿Considera que los integrantes e invitados que formaran parte de la estructura del CAPP cuentan con una formación acorde con las responsabilidades y funciones que ejercerán en correspondencia con los objetivos que se persiguen?</p> <p>En mi experiencia como OPIP y durante el desarrollo de actividades como los ejercicios de crisis y prácticas en las instalaciones portuarias, la cuales se realizan en base al código PBIP, y para estar preparados ante cualquier amenaza que se pueda suscitar, se requiere el apoyo de autoridades estatales vinculadas al puerto.</p> <p>Durante su ejecución he podido observar que dichas autoridades tienen un <u>deficiente conocimiento sobre normativas básicas de protección y seguridad portuaria, sobre procedimientos operacionales, aspectos técnicos, sobre la ley de seguridad y salud en el trabajo, y lo más desconcertante es la falta de compromiso que demuestran</u>, al no existir una norma legal que les exija que nos apoye en la realización de estos simulacros de preparación, muchas de ellas participan voluntariamente como es SUNAT, DIREHANDRO, PNP, pero existen algunas como las vinculadas al aspecto salud que se niegan y si lo hacen no demuestran compromiso de apoyo.</p> <p>Esas mismas autoridades son las que conformaran el CAPP, es esencial trabajar en la aprobación de una norma legal la cual exija a todas esas instituciones su participación y compromiso en la conformación del CAPP.</p>	<p>-Deficiente conocimiento sobre normativas básicas de protección y seguridad portuaria, sobre procedimientos operacionales, aspectos técnicos, sobre la ley de seguridad y salud en el trabajo, y lo más desconcertante es la falta de compromiso que demuestran</p>
--	--

<p>Informante: 04 Etiqueta: E4 Características: -Jefe de la Unidad de Protección y Seguridad -25 años de experiencia</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>12.- ¿Considera que los integrantes que formarían parte del CAPP cumplen con el perfil adecuado?</p> <p>Más que perfil, son <u>las competencias</u>, vemos la competencia de cada uno de las entidades y a quien le corresponde la responsabilidad ellos tienen que estar.</p>	<p>-Mas que perfil, son las competencias de los integrantes.</p>

<p>13.- ¿Qué autoridad designado u organización debería liderar y ser responsable del CAPP?</p> <p><u>Debería liderar la APN</u>, como entidad encargada de la protección portuaria.</p> <p>Para que las demás organizaciones participen, se ha creado subcomités de inteligencia en cada puerto, y estas estarían dirigidos por las entidades competentes. Por ejemplo, en el puerto del Callao se tiene un comité de inteligencia suscrito con la policía nacional pero no ha tenido mucha actividad porque todavía falta impulsarlo, ahí es donde se debe intercambiar información, más que nada compartir información, SUNAT, PNP, LA MARINA, los tres entes deberían intercambiar información en línea, es una mesa de facilitación para intercambiar información.</p>	<p>-Debería liderar la APN.</p>
<p>14.- ¿Considera que los integrantes e invitados que formaran parte de la estructura del CAPP cuentan con una formación acorde con las responsabilidades y funciones que ejercerán en correspondencia con los objetivos que se persiguen?</p> <p>Después de varias capacitaciones y presentaciones del proyecto queda claro que hay instituciones gubernamentales que aún <u>no tienen claro ni el marco jurídico nacional e internacional, ni la importancia de la creación de este comité</u>, si no asisten por compromiso, pues no se ven motivados.</p> <p>Se recomienda <u>analizar el proceso de selección de las autoridades y funcionarios</u> que conformaran el CAPP.</p> <p>También, las capacitaciones deben ser de forma individualizada por cada autoridad.</p>	<p>-No hay claridad en el marco jurídico nacional e internacional, ni la importancia del comité.</p> <p>-Analizar el proceso de selección de los funcionarios.</p>

<p>Informante: 05 Etiqueta: E5 Características: -Especialista en Protección Portuaria -30 años de experiencia en Protección Portuaria</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>12.- ¿Considera que los integrantes que formarían parte del CAPP cumplen con el perfil adecuado?</p> <p>Se ha convocado a las autoridades, a los</p>	

<p>representantes, pero no se ha dicho quién o como deben ser registrados como representantes. El tema es que represente a una autoridad que de una u otra forma está involucrada en la protección del comercio marítimo internacional.</p> <p>Para esto, cuando se conformó la mesa de trabajo, se hizo una exposición y capacitación previa a todos los participantes y autoridades.</p> <p>Para garantizar el manejo de información clasificada, todos los representantes <u>son nombrados por cada institución y estos pasan por prueba de polígrafo para pasar por puestos que son sensibles</u>. Cada autoridad tiene sus propios mecanismos de control.</p>	<p>-Los funcionarios pasan por una prueba de polígrafo para pasar por puestos que son sensibles</p>
<p>13.- ¿Qué autoridad designado u organización debería liderar y ser responsable del CAPP?</p> <p><u>La APN como encargada del desarrollo del Sistema Portuario Nacional debe liderar este comité.</u></p> <p>Cuyo objetivo es establecer y consolidar una sólida comunidad marítimo-portuaria que enlace a todos los agentes del desarrollo marítimo-portuario, estatales y privados con un objetivo común: el fortalecimiento de la competitividad de los puertos nacionales para hacer frente al fenómeno de la globalización y a los retos planteados por la necesidad de desarrollar a plenitud su sector exportador.</p>	<p>-APN debe liderar este comité.</p>
<p>14.- ¿Considera que los integrantes e invitados que formaran parte de la estructura del CAPP cuentan con una formación acorde con las responsabilidades y funciones que ejercerán en correspondencia con los objetivos que se persiguen?</p> <p>Si, de hecho, cuando se formó la mesa de trabajo, se hizo una exposición sobre el marco legal, en que se basa el comité, que es protección, que es el puerto, cuáles son las amenazas, y en qué consistiría la labor del comité. Se hizo una capacitación previa a todos los participantes para que tengan un marco general de lo que implica el comité y cuáles son las responsabilidades de cada organización que participa. Así mismo, dentro de los requerimientos se hizo un curso de capacitación de protección portuaria para las autoridades, el cual se dio el mes de febrero y participaron los diferentes representantes de las autoridades.</p> <p>Recomiendo el <u>Ordenamiento y organización de funciones de las autoridades</u> que conformaran el CAPP. APN también deberá a través de un</p>	<p>-Ordenamiento y organización de funciones de las autoridades.</p> <p>-APN deberá a través de un flujograma explicarles que función específica cumple cada autoridad estatal, y la necesidad del porque se necesita a su organización</p>

<p><u>flujiograma explicarles que función específica cumple cada autoridad estatal, y la necesidad del porque se necesita a su organización para prevenir o actuar ante cualquier acto delictivo que se suscite, asimismo resolver dudas y necesidades que tuvieran las autoridades.</u></p>	
--	--

<p>Informante: 06 Etiqueta: E6 Características: -Especialista en Derecho Marítimo Internacional -10 años de experiencia</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>12.- ¿Considera que los integrantes que formarían parte del CAPP cumplen con el perfil adecuado?</p> <p>Los futuros integrantes deben pasar <u>por un programa de capacitación y evaluación</u>. El perfil adecuado lo designa cada autoridad miembro del comité porque son ellos quienes enviarán a sus representantes.</p>	<p>-Deben pasar por un programa de capacitación y evaluación.</p>
<p>13.- ¿Qué autoridad designado u organización debería liderar y ser responsable del CAPP?</p> <p>Los <u>participantes deben ser la APN</u>, municipalidad, autoridad marítima, autoridades que están ligadas en temas de riesgo y no personas externas que pueda entorpecer una acción de mitigación de riesgo.</p>	<p>-APN debe liderar</p>
<p>14.- ¿Considera que los integrantes e invitados que formaran parte de la estructura del CAPP cuentan con una formación acorde con las responsabilidades y funciones que ejercerán en correspondencia con los objetivos que se persiguen?</p> <p><u>Considero que sí</u>, si están como representantes quiere decir que han pasado por un filtro de selección.</p>	<p>-Considero que si están capacitados</p>

<p>Informante: 07 Etiqueta: E7 Características: -Doctor en ciencias marítimas -25 años de experiencia en ciencias marítimas</p>	
---	--

Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>12.- ¿Considera que los integrantes que formarían parte del CAPP cumplen con el perfil adecuado?</p> <p>Uno de los objetivos del repertorio respecto al CAPP es asegurar que sus integrantes representen las funciones operativas que actúan en el puerto. Sin embargo, observamos que las autoridades convocadas por la APN para las mesas de trabajo con objetivo de implantar el CAPP, si bien tienen funciones vinculantes al sector portuario, no todas cumplen una función operativa específica en el puerto.</p> <p>El repertorio considera integrantes a las autoridades de seguridad de las fronteras y los organismos de seguridad nacionales y locales, Los servicios de policía y de emergencias, Los representantes de los trabajadores (sindicales), Los representantes de las navieras, representantes de los intereses comerciales y los propietarios y otras partes interesadas.</p> <p>Las autoridades vinculadas que <u>asisten no cuentan con una adecuada formación jurídica de normas internacionales como nacionales de protección portuaria, técnicas ni operacionales</u> ya que ellas al trabajar de forma aislada, individual buscando cumplir objetivos propios de cada autoridad. Por ello, se necesita contar con el personal adecuado.</p>	<p>-Los asistentes no cuentan con una adecuada formación jurídica de normas internacionales como nacionales de protección portuaria, técnicas ni operacionales</p>
<p>13.- ¿Qué autoridad designada u organización debería liderar y ser responsable del CAPP?</p> <p>Nosotros como participantes y firmantes de la Organización Marítima Internacional (OMI) nos obligamos al cumplimiento de normas internacionales que sean de cumplimiento mandatorio además de considerar en nuestra legislación recomendaciones establecidas por la OMI/OIT/SOLAS.</p> <p>Recomendaciones que son implantadas por muchos estados miembros alrededor del mundo.</p> <p>El <u>Perú, como estado ha nombrado a la APN</u> para que nos represente ante la OMI y dentro de la administración interna o nacional para que se encargue de la gestión, fiscalización, control regulación de todo el Sistema portuario Nacional. Dicho ente es el adecuado para realizar las gestiones de implantación del CAPP a nivel nacional.</p>	<p>-El Perú ha nombrado a la APN como representante de la OMI, también debería liderar el comité.</p>

<p>14.- ¿Considera que los integrantes e invitados que formaran parte de la estructura del CAPP cuentan con una formación acorde con las responsabilidades y funciones que ejercerán en correspondencia con los objetivos que se persiguen?</p> <p>Los objetivos que persiguen el CAPP son netamente operativos, es decir que cuando se presente algún suceso que afecte la protección de los puertos se sepa cómo actuar, en que momento, que procedimiento seguir, dependiendo de cada responsabilidad que tenga cada autoridad.</p> <p>Asimismo, todas las autoridades en conjunto deberían comprometerse en estar alertas y aplicar medidas para garantizar la reducción de riesgos de pérdidas, lesiones o muertes, causadas como consecuencia de actos premeditados o deliberados de carácter criminal que violan el derecho marítimo protagonizado contra los puertos.</p> <p><u>Observamos que no todas las autoridades cumplen con el perfil, conocimiento y función acorde lo solicitado por el CAPP</u></p> <p>Falta un mayor conocimiento de <u>normativa legal internacional como nacional</u> en protección portuaria, aspectos operacionales, definir cuál sería su participación y que concienticen por qué su participación es importante.</p>	<p>-No todas las autoridades cumplen con el perfil, conocimiento y función acorde al CAPP.</p> <p>-Falta conocimiento acerca de la normativa legal internacional y nacional.</p>
---	--

<p>Informante: 08 Etiqueta: E8 Características: -Doctor en Ciencias Marítimas -25 años de experiencia</p>	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>12.- ¿Considera que los integrantes que formarían parte del CAPP cumplen con el perfil adecuado?</p> <p>Creo, que más que buscar un perfil adecuado, sería mejor <u>buscar las competencias de cada entidad responsable a su sector</u>, esos que cumplen, deberían ser los elegidos y deberían conformar parte de CAPP.</p> <p>Se necesita a personas cuyo <u>compromiso sea legal y continuo, con sentido crítico, de investigación y de síntesis.</u></p>	<p>-Buscar competencias con compromiso legal y continuo, sentido crítico, de investigación y de síntesis.</p>

<p>13.- ¿Qué autoridad designado u organización debería liderar y ser responsable del CAPP?</p> <p>Como primer integrante y responsable directo, yo creo <u>que debería estar la APN</u>, como encargado de la protección de las IP.</p> <p>Las demás organizaciones deberían participar con la misma responsabilidad, pero como complemento, su cargo creado sería de subcomités de inteligencia en cada IP, y con eso trabajar en conjunto como uno e intercambiar información para una mejor efectividad en su labor de protección y disminuir los casos de amenazas.</p>	<p>Responsable directo debería ser la APN.</p>
<p>14.- ¿Considera que los integrantes e invitados que formaran parte de la estructura del CAPP cuentan con una formación acorde con las responsabilidades y funciones que ejercerán en correspondencia con los objetivos que se persiguen?</p> <p>Considero que todos los miembros que conformen parte del CAPP deberían <u>estar 100% capacitados para cumplir de manera óptima con la gran responsabilidad</u> que cuenta esta.</p> <p>Cabe recalcar, que hay instituciones que desconocen la importancia de este comité.</p>	<p>-Deben estar 100% capacitados para cumplir de manera óptima con la gran responsabilidad</p>

<p>Informante: 09 Etiqueta: E9 Características: -Doctor en Ciencias Marítimas -25 años de experiencia</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>12.- ¿Considera que los integrantes que formarían parte del CAPP cumplen con el perfil adecuado?</p> <p>Los integrantes deben tener <u>una posición específica y predominante de la organización, asimismo saber sobre la estructura legal internacional marítima; asimismo tener una inducción del marco normativo nacional e internacional</u> en protección portuaria.</p>	<p>-Debe saber acerca de la estructura legal del marco normativo nacional e internacional.</p>
<p>13.- ¿Qué autoridad designado u organización debería liderar y ser responsable del CAPP?</p>	

<p>La APN es el organismo líder que debe liderar y ser <u>responsable</u> de la conformación e implantación del CAPP.</p>	<p>-La APN es el organismo líder que debe liderar y ser responsable</p>
<p>14.- ¿Considera que los integrantes e invitados que formaran parte de la estructura del CAPP cuentan con una formación acorde con las responsabilidades y funciones que ejercerán en correspondencia con los objetivos que se persiguen?</p> <p>Se observa que, en las mesas de trabajo ejecutadas por la APN, en conjunto con las autoridades que conformaran el CAPP, <u>no asisten todas las autoridades invitadas, como segunda debilidad se observa que las autoridades mandan a diferentes funcionarios cada vez que se le invita</u> a una mesa de trabajo.</p>	<p>-Autoridades no asisten a las invitaciones, o mandan a diferentes funcionarios cada vez que se le invita.</p>

<p>Informante: 10 Etiqueta: E10 Características: - Investigador en asuntos marítimos - 5 años de experiencia en investigación marítima</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>12.- ¿Considera que los integrantes que formarían parte del CAPP cumplen con el perfil adecuado?</p> <p>La autoridad designada no ha realizado un proceso de selección a los integrantes que conformaran el CAPP, si bien han considerado a las autoridades que guardan vínculo con la actividad portuaria, no han establecido requisitos que deban cumplir los participantes del CAPP. Sin embargo, sería recomendable que se considerase <u>realizar un proceso de selección en base a conocimientos de normativas nacionales como internacionales, actividad operativa, conocimientos de aspectos de protección y seguridad en el ámbito</u> y otros aspectos relacionados a la materia.</p>	<p>-Realizar un proceso de selección en base a conocimientos de normativas nacionales como internacionales, actividad operativa, conocimientos de aspectos de protección y seguridad en el ámbito</p>
<p>13.- ¿Qué autoridad designada u organización debería liderar y ser responsable del CAPP?</p> <p>Existen varias organizaciones públicas cuya gestión y operación es eficiente y podrían liderar y ser</p>	

<p>responsables del CAPP, sin embargo <u>la autoridad Portuaria Nacional es el organismo público descentralizado</u> (ahora Organismo Técnico Especializado – OTE) encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y tiene como objetivo primordial : el fortalecimiento de la competitividad de los puertos nacionales para hacer frente al fenómeno de la globalización y a los retos planteados por la necesidad de desarrollar a plenitud su sector exportador</p> <p>Asimismo, desde su creación ha implementado, controlado, analizado mejoras al sistema portuario nacional haciéndolos cada vez más fuerte ante la suscitación de actos que puedan poner en riesgo el comercio marítimo nacional. Es por ello que considero es la organización pilar que debe liderar y ser responsable de la conformación del CAPP a nivel nacional.</p>	<p>-La autoridad Portuaria Nacional debería ser el designado.</p>
<p>14.- ¿Considera que los integrantes e invitados que formaran parte de la estructura del CAPP cuentan con una formación acorde con las responsabilidades y funciones que ejercerán en correspondencia con los objetivos que se persiguen?</p> <p>El CAPP tiene como objetivo primordial el de constituir un órgano asesor de coordinación, supervisión, seguimiento y control de acciones planeadas en prevención y situación de crisis, así como la de asesorar en la aplicación del plan de protección del puerto , asimismo Afianzar las relaciones de cooperación y comprometer la participación activa de los elementos de las fuerzas del orden (FFAA y PNP), cada uno en su ámbito de acción, en apoyo a garantizar la protección sistemática y oportuna de la actividad portuaria que se desarrolla en el puerto.</p> <p>Ante dichos objetivos se necesita que los integrantes que conformaran el <u>CAPP se encuentren alineados, con suficientes conocimientos jurídico básicos nacionales como internaciones de protección portuaria, aspectos operacionales de la carga, desafíos en la cadena logística</u> para poder tomar decisiones asertivas y conformar un comité con un sólido sistema de gestión.</p>	<p>-Los integrantes deben estar alineados, con suficientes conocimientos jurídicos básicos nacionales como internaciones de protección portuaria, aspectos operacionales de la carga y desafíos en la cadena logística</p>

Teorización: Integrantes que conformaran el Comité Asesor del Puerto	
Categorías – propiedades unidades de significación con mayor saturación	Descripción de las frases de significación correspondiente a categorías develadas
<b>Integrantes del CAPP</b>	
<p>E1-Deberán contar con conocimientos jurídicos básicos internacionales</p> <p>E2-Conocer la estructura legal e internacional marítima.</p> <p>E3 Deberá pasar por un filtro o proceso de selección</p> <p>E4-Reconocerán las competencias de los integrantes.</p> <p>E5-Los funcionarios pasan por una prueba de polígrafo para pasar por puestos que son sensibles.</p> <p>E6-Deben pasar por un programa de capacitación y evaluación.</p> <p>E7-No cuentan con una adecuada formación jurídica de normas internacionales como nacionales.</p> <p>E8-Buscar competencias con compromiso legal y continuo, sentido crítico, de investigación y de síntesis.</p> <p>E9-Conocimiento acerca de la estructura legal del marco normativo nacional e internacional.</p> <p>E1-Realizar un proceso de selección en base a conocimiento de normativas nacionales como internacionales.</p>	<p>-En primera instancia se conoce que para designar los integrantes que formarían parte del CAPP no existe un filtro o el establecimiento de un perfil que determine el personal idóneo que podría formar parte del mismo.</p> <p>-Las autoridades vinculadas que asisten no cuentan con una adecuada formación jurídica de normas internacionales como nacionales de protección portuaria, técnicas ni operacionales ya que ellas al trabajar de forma aislada, individual buscando cumplir objetivos propios de cada autoridad, no suelen compartir conocimientos a carta cabal sobre las actividades necesarias que son esenciales para idear y desarrollar actividades en búsqueda de lo que quiere lograr el CAPP.</p> <p>-Se recaba la apreciación que para implantar un CAPP de manera eficiente, es necesario contar con un personal que reúna capacidades tanto jurídicas y técnicas sobre asuntos protección, a lo cual se deberá verificar competencias en investigación, que establezca una filosofía crítica dentro del ámbito marítimo, lo cual provea de ideas y planteamientos a los diferentes actos delictivos que hace cada día más vulnerable la protección de los puertos.</p>
<p>-Inexistencia de un filtro respecto al personal que conformaría el CAPP.</p> <p>-Las autoridades vinculadas que asisten no cuentan con una adecuada formación jurídica de normas internacionales como nacionales de protección portuaria, técnicas ni operacionales.</p> <p>-Es necesario contar con</p>	

personal dentro del CAPP con suficiente conocimiento normativo y técnico sobre protección portuaria.	
<b>Autoridad responsable del CAPP</b>	
E1-La APN E2-La APN E3-La Autoridad Portuaria Nacional E4.-La Autoridad Portuaria Nacional E5-La Autoridad Portuaria Nacional E6-La Autoridad Portuaria Nacional. E7-La APN. E8-La APN. E9-La APN. E10-La Autoridad Portuaria Nacional.	-La APN es el organismo líder que debe liderar y ser responsable de la conformación e implantación del CAPP, mediante la Unidad de Protección y Seguridad Portuaria, quienes deben realizar un plan de trabajo para ordenar, organizar y capacitar a los participantes que conformaran el CAPP
-La APN es responsable de la implantación del CAPP.	
<b>Formación de integrantes del CAPP</b>	
E1-Deben tener sentido crítico de investigación y de síntesis. E2-No asisten todas las autoridades invitadas. Las autoridades mandan a diferentes funcionarios E3-Deficiente conocimiento sobre normativas básicas de protección y seguridad portuaria. E4-No hay claridad en el marco jurídico nacional e internacional, ni la importancia del comité. E5-APN deberá a través de un flujograma explicarles que función específica cumple cada autoridad estatal E6-Considero que si están capacitados E7-No todas las autoridades cumplen con el perfil, conocimiento y función acorde al CAPP. E8-Deben estar 100% capacitados para cumplir de manera óptima con la gran	-Las autoridades vinculadas al ámbito no cuentan con una adecuada formación jurídica de normas internacionales como nacionales de protección portuaria, lo cual crea un sesgo de información en personal responsable de las estrategias se implanten. Además, es necesario que sean conocedores de la situación actual sobre los problemas y afectaciones que se desarrollan dentro del ámbito portuario en vinculación con los actos delictivos.  -Recomiendo que el CAPP sea conformado por funcionarios de un nivel suficientemente alto para tomar decisiones y funcionarios de bajo nivel como para tener obligación de participar en las reuniones y se genere un compromiso voluntario.  -Cada autoridad debería tener en claro que la persona los va a representar cumpla con el perfil requerido y tenga los conocimientos necesarios, además de ello se encuentre comprometida en asistir

<p>responsabilidad E9-Autoridades no asisten a las invitaciones, o mandan a diferentes funcionarios. E10-Los integrantes deben estar alineados, con suficientes conocimientos jurídicos. básicos nacionales como internaciones.</p>	<p>y trabajar integradamente en cumplir los objetivos del CAPP. Se recomienda el uso de una grilla de perfilamiento o evaluación, el cual tenga como requisitos: el conocimiento de la normativa general de protección portuaria experiencia vinculada al rubro, aspectos técnicos y generales sobre protección portuaria.</p>
<p>-Falta de formación jurídica en autoridades.</p> <p>-El CAPP debe ser conformado por funcionarios de alto nivel y conocedores de la situación real en asuntos de protección.</p> <p>-Cada autoridad debería tener en claro que la persona idónea para que pueda ejercer el cargo vinculado al CAPP debe poseer el perfil idóneo.</p> <p>-Uso de grilla de perfilamiento.</p> <p>-Capacitación individualizada.</p> <p>-Creación de un organigrama de funciones según requerimientos.</p>	<p>-Se establece que sería pertinente la capacitación de forma individualizada por cada autoridad para así de acuerdo a su función y responsabilidad se le induzca en aspectos básicos de protección portuaria, normativa internacional y nacional portuaria, amenazas latentes y modernas, usuarios principales del puerto, flujograma de la carga, cadena logística, y temas vinculados. En tal sentido, APN deberá a través de un flujograma explicarles que función específica cumple cada autoridad estatal, y la necesidad del porque se necesita a su organización para prevenir o actuar ante cualquier acto delictivo que se suscite, asimismo resolver dudas y necesidades que tuvieran las autoridades.</p>

#### 4.1.4. Establecer una visión proyectiva sobre la implantación del Comité

##### Asesor de Protección del Puerto.

<p>Informante: 01          Etiqueta: E1          Características:          -Licenciado en administración naviera          -Experto internacional en protección marítima          -30 años de experiencia en protección marítima</p>	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>15.- ¿Qué ventajas traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p>El repertorio de recomendaciones y practicas sobre protección portaría recomienda la creación e un CAPP quien tiene como finalidad, ejecutar la evaluación y el diagnóstico de la protección portuaria en todos los puertos donde estos comités se constituyan; así como, implementar y aplicar el Plan de Protección del Puerto, actuando como órgano de coordinación y gestión para la solución a las crisis presentadas en temas de protección portuaria que, por su connotación, requieran la participación y compromiso del más alto nivel de las autoridades nacionales, instituciones gubernamentales y organizaciones privadas, vinculadas a la actividad portuaria.</p> <p>La principal ventaja que determinara la creación de un CAPP a nivel nacional será la <u>adecuada aplicación de medidas y procedimientos ante amenazas y actos delictivos que afecten al puerto</u>. Lo que ocasionara que <u>el comercio marítimo fluya de forma efectiva</u> y las conexiones entre buques, puertos y personas sean seguras y determinantes <u>para garantizar el desarrollo de una cadena logística con los más altos estándares de calidad</u> lo que contribuye a un <u>crecimiento económico nacional</u>; hecho que es desconocido para la gran mayoría de habitantes en el Perú.</p>	<p>-Adecuada aplicación de medidas y procedimientos ante amenazas y actos delictivos que afecten el puerto.</p> <p>-Fluidez del comercio exterior.</p> <p>-Garantizar el desarrollo de una cadena logística.</p> <p>-Crecimiento económico nacional</p>
<p>16.- ¿Qué desventajas traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p>En la circular 1525 del Comité de Seguridad Marítima, en cuyo inciso 2.4 da los lineamientos generales para que cada país pueda establecer su propio Comité. La OMI sugiere incluir a todos</p>	<p>-Intercambio de información.</p>

<p>aquellos que puedan tener un interés legítimo en la protección (lo que incluye a los trabajadores, las empresas de capacitación y los sindicatos) pero esto no es posible en algunos países.</p> <p>Ante ello, la implantación en diversos países del mundo se ha realizado mediante dos tipos de comités. El primero es el abierto y el segundo es el cerrado. El abierto es el que permite la participación de entidades públicas y privadas, mientras que el segundo es el formado solamente por organismos públicos.</p> <p><u>El comité abierto conformado por una mezcla de organizaciones públicas y privadas presenta inconvenientes respecto al intercambio de información,</u> por lo general, las instalaciones portuarias son privadas y sus dueños no están dispuestos a compartir sus planes de protección con sus clientes, proveedores y sobre todo con los sindicatos de trabajadores portuarios, debido a que es información vulnerable fácil de ser usada por bandas criminales</p> <p><u>El principal problema con los sindicatos es que en algunos países están dirigidos por personas no confiables</u> y en consecuencia ninguna instalación portuaria admitirá que se sienten a analizar sus planes de protección y darles instrucciones sobre la forma de dirigir a su empresa. Por ello es que es preferible la conformación de los Comités simplemente con la instalación portuaria (a veces también instalaciones portuarias vecinas) y la Autoridad Designada PBIP, en este caso la APN, ya que son los únicos que tienen conocimientos básicos de protección portuaria y la gestión y toma de decisiones y acciones ante un suceso seria ordenada y ágil.</p> <p>Otra desventaja relevante es <u>la asignación del responsable quien dirigirá la conformación del CAPP,</u> existen organizaciones estatales quienes conformaran el CAPP, cuya relación de funciones y responsabilidades con la protección marítima y portuaria les permita considerar que son las adecuadas para ser líderes en dirigir el CAPP, y <u>quieren tener el poder más que todo por un fin económico y no de compromiso con la protección del sector marítimo.</u></p>	<p>-Los sindicatos están dirigidos por personas no confiables.</p> <p>-La asignación del responsable quien dirigirá la conformación del CAPP, resalta el poder económico más que un compromiso con la protección del sector marítimo.</p>
--	---

Informante: 02 Etiqueta: E2 Características: -Doctor en ciencias marítimas -25 años de experiencia en ciencias marítimas	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>15.- ¿Qué ventajas traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p>Al implementarse el CAPP se <u>afianzaría las relaciones de cooperación y compromiso de la participación activa de los elementos de las fuerzas del orden</u> (FFAA y PNP), cada uno en su ámbito de acción, en apoyo a garantizar la protección sistemática y oportuna de la actividad portuaria que se desarrolla en el puerto.</p> <p>Asimismo, se <u>constituirá un órgano asesor de coordinación, supervisión, seguimiento y control de la acción planeada en la implementación de las Líneas de Acción en situación de crisis.</u></p> <p><u>Se propiciaría líneas de Acción que sean adecuadas,</u> ante cualquier suceso que afecte la protección portuaria, al igual que propiciar la colaboración en el desarrollo de la Evaluación de Protección del Puerto (EPP). Además, se contará con un trabajo integrado y eficaz de las organizaciones las cuales tendrán claro su función responsabilidad y compromiso ante la suscitación de cualquier tipo de amenaza en el puerto.</p>	<p>-Se afianzaría las relaciones de cooperación y compromiso de la participación activa de los elementos de las fuerzas del orden</p> <p>-Constitución de un órgano de supervisión, seguimiento y control.</p> <p>-Se propiciaría líneas de acción adecuadas.</p>
<p>16.- ¿Qué desventajas traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p>La primera desventaja es que la creación del Comité no es un requisito obligatorio del Código PBIP, sino <u>una recomendación de la OMI</u> de los últimos años, es decir que la creación del Comité no es obligatoria según el Código, sino que es una posibilidad por parte de los gobiernos, por lo tanto, al no existir una base legal que exija su conformación, los gobiernos son libres de adoptarla en su legislación nacional.</p> <p>Otra desventaja <u>es el intercambio de información entre las autoridades que conformarán el comité, las instalaciones portuarias jamás compartirán sus planes de protección con otras autoridades,</u> se debe coordinar adecuadamente parámetros para el intercambio de información</p>	<p>-No es obligatorio, es una recomendación de la OMI.</p> <p>-Limitado intercambio de información entre autoridades.</p> <p>-Elegir el liderazgo del CAPP.</p>

<p>Otro punto es <u>el liderazgo quien dirigirá el CAPP</u>, al ser autoridades públicas y militares quienes la conformarán muchas veces querrán imponer su posición, querrán tomar protagonismo y ostentar su jerarquía alta, entorpeciendo el objetivo del CAPP</p> <p>Otro punto en contra es que en la actualidad las <u>autoridades vinculadas al sector portuario se manejan de forma aislada, individual</u>, dicho factor se puede observar tanto en las mesas de trabajo desarrollada por la APN para conformar el CAPP, como también en los ejercicios de gestión de crisis realizado por las instalaciones portuarias, que en coordinación con autoridades estatales para hacer una simulación que procedimiento se seguirá ante una crisis, cada autoridad maneja un paragua de normas de únicamente de su institución ignorando totalmente las normativas de protección.</p>	<p>-Las autoridades vinculadas al sector portuario se manejan de forma aislada.</p>
---	---

<p>Informante: 03 Etiqueta: E3 Características: -Oficial de protección de la instalación portuaria -25 años de experiencia en protección marítima</p>	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>15.- ¿Qué ventajas traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p>Al implantarse el CAPP, existirá una integración de la comunidad portuaria, donde diversas <u>autoridades estatales trabajen coordinadamente, en cooperación mutua</u>, pudiendo ser soporte también para las instalaciones portuarias cuando se presenten amenazas. Además, que existiría un <u>orden y organización de funciones, responsabilidades para cada autoridad pública</u> que conformase el CAPP. Cada autoridad tendrá bien definida su participación, su alcance, tendrá conocimientos básicos de protección portuaria y sabrá los fundamentos a aplicar durante el desarrollo de cualquier acto delictivo.</p> <p><u>Se trabajará articuladamente en base a una normativa legal que exija el cumplimiento de medidas y procedimientos enfocados en un solo objetivo</u> poder garantizar la reducción de amenazas que afecten al puerto.</p>	<p>-Autoridades trabajen coordinadamente, en cooperación mutua.</p> <p>-Orden y organización de funciones y responsabilidades de cada autoridad.</p> <p>-Trabajo articulado enfocados en un solo objetivo.</p>

<p>16.- ¿Qué desventajas traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p>Para la conformación del CAPP, se recomienda la <u>participación de sindicatos, de trabajadores, de importadores, de exportadores lo cual sería un punto vulnerable</u> para la protección de los puertos y de las instalaciones portuarias, ya que esas empresas <u>podrían ser bandas delictivas</u> quienes usen a su empresa de importación o exportación como medio para cometer actos o actividades ilícitas y asignen a sus miembros como integrantes del CAPP para poder ver cuáles podrían ser las debilidades de las distintas instalaciones portuarias y del puerto y las usen como medios para perpetrar sus actos delictivos. Al respecto recomiendo poner énfasis en <u>la confidencialidad de documentos</u> que compartirán las organizaciones que conformaran el CAPP, como son los planes de protección de todas las instalaciones portuarias, de los puertos, las evaluaciones de protección</p> <p>Otra de las desventajas <u>es lograr la articulación e integración entre la comunidad portuaria en el puerto alineados en un solo objetivo</u>, y trabajar coordinadamente en equipo para lograr un desarrollo adecuado del transporte marítimo.</p>	<p>-La participación de sindicatos y trabajadores de importación y exportación podrían ser bandas delictivas.</p> <p>-Confidencialidad de documentos.</p> <p>-Difícil lograr la articulación entre la comunidad portuaria alineados en un solo objetivo.</p>
---	--

<p>Informante: 04 Etiqueta: E4 Características: -Jefe de la Unidad de Protección y Seguridad -25 años de experiencia Protección Marítima</p>	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>15.- ¿Qué ventaja traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p><u>Reducir amenazas</u> que de alguna forma afecte la operación protección, no se van a eliminar en su totalidad, porque por ejemplo en el tema del narcotráfico no solo es combatir lo que ocurre en el puerto, tiene otro trasfondo por ejemplo los cultivos los insumos quimismo, el narcotráfico siempre va buscar medios por donde salir uno de ellos es el puerto, no se eliminara del todo, pero si buscar reducirlo.</p>	<p>-Reducir amenazas</p>

16.- ¿Qué desventaja traería consigo la implantación del CAPP?	
No encuentro <u>ninguna desventaja</u> con la implantación del CAPP.	-No hay desventaja.

<b>Informante:05</b> <b>Etiqueta: E5</b> <b>Características:</b> <b>-Especialista en Protección Portuaria</b> <b>-30 años de experiencia</b>	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
15.- ¿Qué ventaja traería consigo la implantación del CAPP?  Mas que nada ventajas, que este comité se reúna periódicamente, que se conozcan entre todas las autoridades, tener los contactos, y cada quien en la reunión pueda aportar que está haciendo y como se pueda trabajar en equipo. Hacer perfilamiento, trabajo de inteligencia, hacer trabajos de inspecciones, asesoramiento a las autoridades en materia de protección. Todo lo que está establecido en el reglamento de organización y funciones. Existirá una <u>integración de la comunidad portuaria</u> , donde diversas autoridades estatales trabajen coordinadamente.	-Integración de la comunidad portuaria, donde diversas autoridades estatales trabajen coordinadamente.
16.- ¿Qué desventaja traería consigo la implantación del CAPP?  No traería desventajas, al contrario, ya especifiqué las bondades de esta implementación.	-Ninguna desventaja.

<b>Informante: 06</b> <b>Etiqueta: E6</b> <b>Características:</b> <b>-Especialista en Derecho Marítimo Internacional</b> <b>-10 años de experiencia</b>	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
15.- ¿Qué ventaja traería consigo la implantación del CAPP?	

<p>Así como la comisión multisectorial técnica sobre asuntos de la OMI, conocida como COMI, que gestiona asuntos exteriores cuya función es analizar los asuntos de la OMI, así también traería beneficio la implantación del comité destinado a <u>intercambiar información, a orientar a los responsables de la protección portuaria.</u></p>	<p>-Intercambiar información y orientar a los responsables de la protección portuaria.</p>
<p>16.- ¿Qué desventaja traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p>El <u>intercambio de información</u> clasificada con integrantes del comité que a su vez pueden estar <u>involucrados en grupos criminales</u> y brindar la misma información, que no permitirá garantizar las medidas de prevención.</p>	<p>-Vulnerabilidad del intercambio de información con grupos criminales integrantes del CAPP.</p>

<p>Informante: 07 Etiqueta: E7 Características: -Doctor en ciencias marítimas -25 años de experiencia en ciencias marítimas</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>15.- ¿Qué ventajas traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p>Para el Perú sería necesario la formación de este comité porque esto nos permitiría <u>analizar el enfoque a nivel de puerto ya no de instalación</u>, sería una gestión mucho más efectiva, mucho más integrada <u>involucraría e integraría a todos los que realmente participan</u> porque hay algunos que no se identifican con la problemática y por ello no hay gestión al respecto.</p> <p>Deberíamos enfocarnos en la implementación de este comité inicialmente por puertos y posteriormente integrarlos a comité central a nivel nacional por que nuestro flagelo principal y nuestra principal amenaza en todos los puertos es el tráfico ilícito de drogas. Las instalaciones portuarias tendrían una <u>mejor gestión</u> ya que se encontrarían respaldadas por autoridades estatales, por lo cual podrían contar con la intervención de una u otra entidad que está involucrada de una forma más efectiva y rápida con</p>	<p>-Analizar el enfoque a nivel de puerto ya no de instalación.</p> <p>-Mejor gestión.</p>

<p>recursos orientados específicamente a temas de protección bajo una normativa legal autorizada, cuando se suscite alguna amenaza que afecte el adecuado desarrollo de las operaciones portuarias.</p>	
<p>16.- ¿Qué desventajas traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p>Al implantarse el CAPP, <u>el intercambio de información</u> entre los participantes que la integren podría ser un conflicto. Como sabemos la OMI sugiere incluir a todos aquellos que puedan tener un interés legítimo en la protección (lo que incluye a los trabajadores, las empresas de capacitación y los sindicatos) como integrantes del CAPP. Lo que sería una gran desventaja, ya que muchas veces los <u>sindicatos o asociaciones comerciales vinculadas guardan intereses delictivos</u> y usan sus cargos para poder perpetrar actos delincuenciales, esta vez al participar en el CAPP, su acción tendría mayor alcance. Hecho que es de conocimiento por las instalaciones portuarias, la cuales no estarían dispuestas a compartir información confidencial de su plan de protección con ellos.</p> <p>Sería recomendable que el CAPP que se conforme en el ámbito nacional solo tenga la participación de autoridades públicas e instalaciones portuarias, para que la confidencialidad y seguridad del intercambio de información no se vea afectada por actores delincuenciales</p> <p>Otra desventaja relevante es el <u>compromiso para asistir a las reuniones</u>, el CAPP es una implementación que necesita de muchas coordinaciones y trabajo integrado por ello la periodicidad de las reuniones sería cada vez mayor, ante ello se necesita que las personas involucradas sean conscientes y no solo asistan, sino que <u>aporten sus experiencias y conocimientos profesionales</u> en miras de mejorar la implementación del CAPP.</p>	<p>-Intercambio de información.</p> <p>-Participación de sindicatos o asociaciones comerciales que guardan intereses delictivos.</p> <p>-Falta de compromiso para asistir a las reuniones.</p> <p>-Recelo de intercambio de información, experiencias y conocimientos profesionales en miras de mejorar.</p>

<p>Informante: 08 Etiqueta: E8 Características: -Doctor en Ciencias Marítimas -25 años de experiencia</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>

<p>15.- ¿Qué ventaja traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p>Considero yo, que la ventaja que traería la implantación del CAPP sería la <u>reducción de amenazas</u> que tanto afecta a las instalaciones portuarias y al ámbito marítimo en general, sabemos que no se eliminara por completo, pero en lo posible se podría bajar tempestivamente a un porcentaje mínimo.</p>	<p>-Reducción de amenazas en instalaciones portuarias.</p>
<p>16.- ¿Qué desventaja traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p>Discúlpame, pero <u>no encuentro</u> por el momento ninguna desventaja, al contrario, favorecería grandemente a nuestras IP nacionales grandemente.</p>	<p>-No encuentro amenazas.</p>

<p>Informante: 09 Etiqueta: E9 Características: -Oficial de Protección de la Instalación Portuaria -25 años de experiencia</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>15.- ¿Qué ventaja traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p>El repertorio de recomendaciones y practicas sobre protección portaria recomienda la creación de un CAPP quien tiene como finalidad, ejecutar la evaluación y el diagnóstico de la protección portuaria en todos los puertos. Traerá consigo <u>seguridad y una estadía garantizada de los buques a puerto</u>. El <u>flujo de transferencia</u> de la carga en el ámbito marítimo se realice con los <u>mejores estándares</u> de calidad, factor que es determinante para el desarrollo económico nacional</p>	<p>-Seguridad y una estadía garantizada de los buques a puerto. -Flujo de transferencia de carga se realice con mejores estándares de calidad.</p>
<p>16.- ¿Qué desventaja traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p><u>Confidencialidad de los planes de protección</u> de las instalaciones portuarias, las cuales pueden ser vulneradas por las organizaciones.</p>	<p>-Confidencialidad de los planes de protección.</p>

Informante: 10 Etiqueta: E10 Características: -Investigador en asuntos marítimos -5 años de experiencia en investigación marítima	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>15.- ¿Qué ventaja traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p>La conformación del CAPP traería consigo el desarrollo de <u>un adecuado sistema de gestión de la protección portuaria en el puerto, en trabajo conjunto y organizado</u> con las autoridades públicas seleccionadas y especializadas en el ámbito.</p> <p>Existirá una <u>integración de la comunidad portuaria</u>, donde diversas autoridades estatales trabajen coordinadamente, en cooperación mutua, pudiendo ser soporte también para las instalaciones portuarias cuando se presenten amenazas. Se <u>estandarizará criterios de aplicación de diversas normativas legales</u> de protección portuaria.</p> <p>El comercio marítimo fluya de forma efectiva y las conexiones entre buques, puertos y personas sean seguras y determinantes para <u>garantizar el desarrollo de una cadena logística</u> con los más altos estándares de calidad.</p>	<p>-Adecuado sistema de gestión de la protección portuaria.</p> <p>-Integración de la comunidad portuaria</p> <p>-Garantizar el desarrollo de una cadena logística.</p>
<p>16.- ¿Qué desventaja traería consigo la implantación del CAPP?</p> <p>Considero que, si el CAPP se conforma bajo una adecuada gestión jurídica, social, económica y comprometida con el crecimiento y desarrollo competitivo del comercio marítimo nacional, no existirán desventajas.</p> <p>Sin embargo, sería razonable considerar algunas desventajas y mejoras para su implementación.</p> <p>Por ejemplo, la <u>confidencialidad en el intercambio de información entre autoridades</u>, se deben idear estrategias para que dicha información no sea vulnerada y usada para actos delictivos.</p> <p>Otro punto sería la identificación y organización de funciones de las autoridades, a su vez, el <u>poder de dominio al liderar</u> el CAPP, la imposición de poderes por organismos militares, ostentar su jerarquía alta, entorpeciendo el objetivo del comité.</p>	<p>-Confidencialidad en el intercambio de información entre autoridades</p> <p>-Poder de dominio al liderar el comité.</p>

Teorización: Visión Proyectiva del CAPP	
Categorías – propiedades unidades de significación con mayor saturación	Descripción de las frases de significación correspondiente a categorías develadas
Ventajas de la implantación del CAPP	
<p>E1-Adecuada aplicación de medidas y procedimientos ante amenazas y actos delictivos que afecten el puerto.            -Fluidez del comercio exterior.            -Garantizar el desarrollo de una cadena logística.            -Crecimiento económico nacional</p> <p>E2-Se afianzaría las relaciones de cooperación y compromiso de la participación activa de los elementos de las fuerzas del orden            -Constitución de un órgano de supervisión, seguimiento y control.            -Se propiciaría líneas de acción adecuadas            -Crecimiento económico nacional</p> <p>E3-Autoridades trabajen coordinadamente, en cooperación mutua.            -Orden y organización de funciones y responsabilidades de cada autoridad.            -Trabajo articulado enfocados en un solo objetivo</p> <p>E4-Reducir amenazas            E5-Integración de la comunidad portuaria, donde diversas autoridades estatales trabajen coordinadamente.            E6-Intercambiar información y orientar a los responsables de la protección portuaria            E7-Analizar el enfoque a nivel de puerto ya no de instalación.            -Mejor gestión            E8-Reducción de amenazas en instalaciones portuarias.            E9-Seguridad y una estadía garantizada de los buques a</p>	<p>-Entre las ventajas que señalan respecto a la implantación del CAPP se recopiló lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se contaría con un órgano asesor de coordinación, supervisión, seguimiento y control de acciones planeadas en prevención el cual interconecte todos los recursos y entes necesarios ante cualquier situación de crisis, con la participación activa de las principales autoridades vinculados a asuntos de protección, cada uno en su ámbito de acción, lo cual conlleve a garantizar la protección sistemática y oportuna de la actividad portuaria que se desarrolla en los puertos nacionales. Dicha estrategia podría representar un estándar y enfoque común entre las diversas autoridades que conformen el CAPP.</li> <li>• Con la implantación del CAPP se busca que el flujo de transferencia de la carga en el ámbito marítimo se realice con los mejores estándares de calidad, cuyo factor suele ser determinante para el desarrollo económico nacional, creando puestos de trabajos en beneficio del sector portuaria y en general.</li> <li>• La implantación del CAPP, traería consigo que diversas autoridades estatales trabajen de forma coordinada, cooperando mutuamente, pudiendo ser soporte también para las instalaciones portuarias cuando se presenten amenazas. En tal sentido, se visualizaría un orden y organización respetando funciones y responsabilidades para cada Autoridad pública o privada (soporte) que lo pueda conformar.            Al definir responsabilidades respecto a los participantes, se trabajaría de</li> </ul>

<p>puerto.</p> <p>-Flujo de transferencia de carga se realice con mejores estándares de calidad.</p> <p>E10-Adecuado sistema de gestión de la protección portuaria.</p> <p>-Integración de la comunidad portuaria</p> <p>-Garantizar el desarrollo de una cadena logística.</p>	<p>manera articulada, manteniendo un personal familiarizado y con capacidades sobre protección del puerto, listos para enfrentar una amenaza, elaborar estrategias o al menos responder.</p> <p>Entre tales capacidades se busca que posean conocimientos básicos de protección portuaria y sabrá los fundamentos a aplicar durante el desarrollo de cualquier acto delictivo.</p>
<p>-Se contaría con un órgano asesor de coordinación, supervisión, seguimiento y control de acciones planeadas en prevención sobre asuntos de protección.</p> <p>-Estandarización y enfoque común entre las autoridades que conformaran el CAPP.</p> <p>-El flujo de transferencia de la carga sea seguro.</p> <p>-El CAPP buscará un equipo con acciones integradas frente a los actos delictivos que amenazan a los puertos.</p> <p>-El comercio marítimo fluya de forma efectiva garantizando el desarrollo de la cadena logística.</p> <p>-Se trabajará de manera articulado de acuerdo con una norma de carácter interno.</p> <p>-Existirá una integración de la comunidad portuaria.</p>	
<p>Desventajas de la implantación del CAPP</p>	
<p>E1-Intercambio de información.</p> <p>-Los sindicatos están dirigidos por personas no confiables.</p> <p>-La asignación del responsable quien dirigirá la conformación del CAPP, resalta el poder económico más que un compromiso con la protección del sector marítimo.</p> <p>E2-No es obligatorio, es una recomendación de la OMI.</p> <p>-Limitado intercambio de información entre autoridades.</p> <p>-Elegir el liderazgo del CAPP.</p> <p>-Las autoridades vinculadas al</p>	<p>-Entre las desventajas respecto a la implantación del CAPP:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se establece una discusión entre las entidades que conformarían el CAPP, por una cuestión de poder, lo cual de algún modo trae consigo una desventaja para poder implantarse de manera concreta.</li> <li>• Al compartirse información entre las distintas autoridades que conformarían el CAPP se podría filtrar información sensible sobre asuntos de protección lo cual represente una falta de confidencialidad que pueda atentar</li> </ul>

<p>sector portuario se manejan de forma aislada.</p> <p>E3-La participación de sindicatos y trabajadores de importación y exportación podrían ser bandas delictivas.</p> <p>-Confidencialidad de documentos.</p> <p>-Difícil lograr la articulación entre la comunidad portuaria alineados en un solo objetivo</p> <p>E4-No hay desventaja</p> <p>E5-No hay desventaja</p> <p>E6-Vulnerabilidad del intercambio de información con grupos criminales integrantes del CAPP.</p> <p>E7-Intercambio de información.</p> <p>-Participación de sindicatos o asociaciones comerciales que guardan intereses delictivos.</p> <p>-Falta de compromiso para asistir a las reuniones.</p> <p>-Recelo de intercambio de información, experiencias y conocimientos profesionales en miras de mejorar.</p> <p>E8-No hay desventaja</p> <p>E9-Confidencialidad de los planes de protección</p> <p>E10-Confidencialidad en el intercambio de información entre autoridades</p> <p>-Poder de dominio al liderar el comité</p>	<p>contra los objetivos del CAPP.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Situaciones de rivalidad sobre el poder de dominio al liderar el CAPP, ya que la imposición militar podría ostentar cargos de mayor jerarquía lo cual entorpecería cumplir con los objetivos que se persiguen.</li> <li>• Ante las desventajas establecidas los informantes proponen que la participación de sindicatos de trabajadores, importadores, exportadores, sería otro asunto a tratar debido a que sobre aquellas se encuentran muchas organizaciones delictivas los cuales podrían aprovechar dicha circunstancia para tener información confidencial para cometer actos delictivos.</li> <li>• Se recomienda que los integrantes que conformen el CAPP pueden ser de entidades públicas, de tal manera que su participación en asuntos de protección en los puertos puede representar la aseguración de la confidencialidad sobre materias sensibles que puedan afectar el desarrollo normal de la cadena logística en los puertos a causa de actos delictivos.</li> </ul>
<p>-Discusión entre los representantes para obtener el poder respecto al CAPP</p> <p>-Falta de confidencialidad en los planes de protección de las instalaciones portuarias.</p> <p>-Imposición de poderes por parte de organismos militares para ostentar los cargos de mayor jerarquía en asuntos de protección portuaria.</p> <p>-Es necesario la participación de sindicatos, de trabajadores, de importadores, de exportadores lo cual sería un punto vulnerable para la protección de los puertos</p>	

y de las instalaciones portuarias. -Conformación del CAPP por autoridades públicas para conservar criterios de confidencialidad.	
---	--

#### 4.1.5. Entender los asuntos de sensibilización en aspectos de protección

Informante: 01 Etiqueta: E1 Características: -Licenciado en administración naviera -Experto internacional en protección marítima -25 años de experiencia en protección marítima	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
17.- ¿Considera que la comunidad portuaria marítima nacional se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?  Estimo según mi experiencia relacionada al ámbito que existe una <u>deficiente formación en protección marítima y portuaria.</u> Podemos ser conscientes de esta situación cuando al conformarse los CAPP no se cuenta con participantes con conocimientos básicos sobre normativa básica en protección y aspectos técnicos que conllevaran a tomar decisiones cruciales en la suscitación de amenazas portuarias.  Considero que se debe <u>fortalecer e intensificar la sensibilización a la comunidad portuaria en general</u> no solo en la aplicación de medidas para prevenir actos ilícitos en el puerto, sino también en el aspecto normativo internacional como nacional.	-Deficiente formación en protección marítima y portuaria.  -Fortalecer e intensificar la sensibilización a la comunidad portuaria
18.- ¿Considera que la comunidad en general se encuentra sensibilizada en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?  <u>Los temas de protección portuaria son ajenos a la comunidad nacional,</u> muchos habitantes ignoran el hecho de que al existir adecuadas medidas y procedimientos ante amenazas y actos delictivos que afecten al puerto, se garantiza que el comercio marítimo fluya de forma efectiva y las conexiones entre buques, puertos y personas sean seguras para garantizar el desarrollo de una cadena logística con los más altos estándares de calidad lo que contribuye a un crecimiento económico nacional.	-Temas de protección portuaria son ajenos a la comunidad nacional
19. ¿Considera que el cuerpo político de la nación se encuentra sensibilizado en aspectos de protección	

<p>portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p><u>En el actual cuerpo político nacional existe una carencia de cultura de protección y seguridad marítima</u> lo cual no le permite estar sensibilizado, especializado en protección portuaria, lo que obstaculiza el análisis y posterior aprobación de normativas y regulaciones para mejorar la protección en los puertos como por ejemplo el proyecto de decreto supremo para la conformación del CAPP a nivel nacional.</p>	<p>-En el actual cuerpo político nacional existe una carencia de cultura de protección y seguridad marítima</p>
<p>20.- ¿Cómo podríamos mejorar los asuntos de sensibilización sobre protección portuaria en todas las instancias?</p> <p>En primer lugar, <u>concientizando a la comunidad portuaria que la protección portuaria es una necesidad</u> para garantizar la continuidad de las operaciones y servicios portuarios en el país, <u>La creación de un departamento de investigación es fundamental para desarrollar nuevas estrategias de mitigación</u> ante las modernas amenazas suscitadas en los puertos, su alcance debería ser internacional</p> <p>Se debe trabajar como nación para sensibilizar a todos los ciudadanos, recomendaría el <u>uso de medios de comunicación los cuales se encarguen de publicar o exponer no solo las amenazas suscitadas sino las normativas legales</u>, las acciones y medidas que deberían usarse para prevenir dichos actos delictivos.</p> <p>Debería estructurarse notas, publicaciones de TV, radio, periódicos, que capte el interés de la comunidad.</p> <p>Asimismo, <u>los profesionales relacionados al ámbito deberían preocuparse por la redacción y publicación de libros especializados en la materia</u> que sean de alcance a todas las comunidades y sean un medio para exponer fundamentos básicos y modernos en temas marítimos y portuarios.</p> <p>El conocimiento es poder, la educación es salud, por lo tanto, si cada vez nos preocupamos más por querer instruir a la comunidad, sin duda alguna tendremos resultados muy satisfactorios en el crecimiento de nuestro país.</p>	<p>-Concientizando a la comunidad portuaria que la protección portuaria es una necesidad</p> <p>creación de un departamento de investigación</p> <p>uso de medios de comunicación para sensibilizar</p> <p>redacción y publicación de libros especializados en la materia</p>

Informante: 02 Etiqueta: E2 Características: -Doctor en ciencias marítimas -25 años de experiencia en ciencias marítimas	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>17.- ¿Considera que la comunidad portuaria marítima nacional se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>En el proceso de conformación del CAPP, podemos observar que <u>las autoridades y la comunidad vinculada no conocen nociones básicas de protección</u> portuaria, además de una falta de cooperación entre ellas y un compromiso, herramientas letales para determinar el trabajo adecuado del CAPP</p> <p>Cada integrante de la comunidad portuaria es clave para asegurar que el transporte de la carga se realice con los mejores estándares de calidad, su <u>capacitación, competitividad y eficacia continua debe ser monitoreada y enriquecida</u> con aspectos básicos y modernos de protección portuaria.</p>	<p>-Las autoridades y la comunidad vinculada no conocen nociones básicas de protección</p> <p>-Capacitación, competitividad y eficacia continua debe ser monitoreada y enriquecida</p>
<p>18.- ¿Considera que la comunidad en general se encuentra sensibilizada en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>Los puertos del país son un eje fundamental para la cadena de suministros en los diferentes sectores productivos del país, además de ser una fuente importante de desarrollo, sin embargo, actualmente los terminales marítimos del país se han convertido en verdaderas puertas abiertas al 60% del tráfico de drogas que se produce en el país, hecho que podría ser erradicado con un fortalecido sistema de gestión de protección y seguridad en los puertos. <u>La comunidad en general es ajena a temas básicos de protección y seguridad</u> que afectan el adecuado desarrollo del flujo de la carga.</p>	<p>-La comunidad en general es ajena a temas básicos de protección y seguridad</p>
<p>19. ¿Considera que el cuerpo político de la nación se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p>	

<p>Sabemos que uno de los problemas fundamentales para la implantación del CAPP es la falta de prioridad que se le da al análisis del proyecto de decreto supremo remitido por la APN al MTC desde varios años atrás , lo que podría ser causado por la burocracia existente en nuestro país, como también por la falta de importancia y prioridad que le da el MTC a temas vinculados con la protección en los puertos, pero considero que el causante principal es la <u>escasez de abogados especializados en temas de protección portuaria.</u></p>	<p>-Escasez de abogados especializados en temas de protección portuaria.</p>
<p>20.- ¿Cómo podríamos mejorar los asuntos de sensibilización sobre protección portuaria en todas las instancias?</p> <p>Hasta el día de hoy todas <u>las autoridades nacionales vinculadas a la actividad marítima y portuaria se manejan de forma aislada</u> cada uno cuando se maneja en forma individual, es por ello que no existe una adecuada coordinación y apoyo de autoridades, Es fundamental la <u>integración entre los miembros o autoridades que se encuentran vinculadas al ámbito de la protección portuaria</u> lo que causara un mejor flujo de conocimiento e información y las continuas mejoras al sistema de gestión de la protección nacional.</p>	<p>-Autoridades nacionales vinculadas se manejan de forma aislada -Integración entre los miembros</p>

<p>Informante: 03 Etiqueta: E3 Características: -Oficial de protección de la instalación portuaria -25 años de experiencia en protección marítima</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>17.- ¿Considera que la comunidad portuaria marítima nacional se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>En la actualidad la globalización y el avance de la tecnología ha traído consigo que se realice una innovación en los actos delictivos y sus ataques en los puntos más vulnerables que presenten el ámbito marítimo y portuario. Sin embargo, son acontecimientos que no son de conocimiento por la comunidad portuaria, es</p>	<p>-Continua actualización y mejoramiento de conocimientos y practicas</p>

<p>necesaria la <u>continua actualización y mejoramiento de conocimientos y practicas sobre protección portuaria</u> para que la comunidad portuaria se encuentre preparada cómo actuar ante actos ilícitos que se desarrollen en sus actividades diarias</p>	
<p>18.- ¿Considera que la comunidad en general se encuentra sensibilizada en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>Para la competitividad de un puerto no solo se debe tener en cuenta el valor de las inversiones en infraestructura y equipamiento, que son muy importantes para su desarrollo regional o global, sino también pensar en un valor agregado que es decisivo para el crecimiento de un país, la cultura de seguridad,</p> <p>En la comunidad no <u>existe una cultura de seguridad y protección portuaria</u> lo cual es un pilar fundamental para que las operaciones se desarrollen de manera óptima y eficiente, desarrollar una cultura de prevención, de conocimiento de medidas para evitar amenazas o peligros.</p>	<p>-No existe una cultura de seguridad y protección portuaria</p>
<p>19.- ¿Considera que el cuerpo político de la nación se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>El cuerpo político es un pilar fundamental para el análisis y aprobación de normativas nacionales en cualquier ámbito del país, sin embargo, en la actualidad se observa un <u>déficit de profesionales legales especializados en tema de protección portuaria</u>. Es necesario que el gobierno ponga atención a este obstáculo y organice en conjunto con las autoridades vinculadas un programa de sensibilización que le permita a todo el cuerpo legal vinculado a la actividad portuaria, actualizarse sobre aspectos legales</p>	<p>-Déficit de profesionales legales especializados en tema de protección portuaria</p>
<p>20.- ¿Cómo podríamos mejorar los asuntos de sensibilización sobre protección portuaria en todas las instancias?</p> <p>Para mejorar los aspectos de sensibilización primero debe existir una <u>articulación entre los miembros o autoridades que se encuentran vinculadas, todas</u></p>	<p>-Articulación entre los miembros o autoridades que se</p>

aquellas autoridades que de una u otra forma podrían gestionar y realizar acciones para controlar actos delictivos. Al existir una sinergia entre las diferentes autoridades, existirá un mejor flujo de conocimiento e información y a partir de ello se identifique que aspectos pueden mejorarse.	encuentran vinculadas
--	-----------------------

<b>Informante: 04</b> <b>Etiqueta: E4</b> <b>Características:</b> <b>-Jefe de la Unidad de Protección y Seguridad</b> <b>-25 años de experiencia</b>	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>17.- ¿Considera que la comunidad marítima nacional se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>Todas las personas que trabajan en una Instalación portuaria deben adquirir los conocimientos y competencias básicas en cuanto a la interpretación, filosofía y alcance del Código Internacional para la protección de buques e instalaciones Portuarias (PBIP), sin embargo, en la actualidad <u>se observa una debilitada formación en aspectos básicos de protección en la comunidad marítima que tiene vínculo directo en las operaciones portuarias.</u></p>	-Debilitada formación en aspectos básicos de protección en la comunidad marítima
<p>18.- ¿Considera que la comunidad en general se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p><u>La comunidad en general no se encuentra sensibilizado ante temas de protección,</u> mucho menos sabe diferenciar terminología marítima, protección y seguridad, ni conoce el marco nacional e internacional, y mucho menos sabe el beneficio que la actividad portuaria significa para el país.</p>	-Comunidad en general no se encuentra sensibilizado ante temas de protección
<p>19.- ¿Considera que el cuerpo político se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>Los países con políticas de estado respecto a puertos y comunidades portuarias, son los que lideran los</p>	-Cuerpo político no está sensibilizado

<p>índices de desempeño logístico. Partiendo de la última conclusión, vemos notoriamente que, en nuestro país, <u>políticas de Estado respecto a temas portuarios son deficientes</u>. El <u>cuerpo político no está sensibilizado</u> con estos temas, por el contrario, se genera una burocracia, intentando generar iniciativas y proyectos que no se ejecutan.</p>	
<p>20.- ¿Cómo podríamos mejorar los asuntos de sensibilización sobre protección portuaria en todas las instancias?</p> <p>La <u>creación de un departamento de investigación en protección portuaria</u> tanto en autoridades estatales como en las instalaciones portuarias para profundizar investigaciones de las nuevas amenazas suscitadas y en base a ello establecer medidas eficientes y efectivas es una de los ideales que considero. Considero también un <u>mayor énfasis en la sensibilización de temas actuales y mejoras en aspectos de protección</u> y seguridad internacional a toda la comunidad portuaria.</p>	<p>-Creación de un departamento de investigación en protección portuaria</p> <p>mayor énfasis en la sensibilización de temas actuales</p>

<p>Informante: 05 Etiqueta: E5 Características: -Especialista en Protección Portuaria -30 años de experiencia en Protección Portuaria</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>17.- ¿Considera que la comunidad marítima nacional se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>Hay una capacitación permanente y como sabemos toda actividad portuaria y toda la comunidad portuaria sabe en general que el hecho de ingresar a puerto requiere de una capacitación, requiere de cursos, y los terminales tienen dentro de sus procedimientos la sensibilización en temas de protección portuaria a través de los cursos que tienen. Entonces, en la actualidad considero que si <u>existe una sensibilización en protección en la comunidad portuaria</u> por la continua labor realizada y las normativas de capacitación exigidas por la APN.</p>	<p>-Si existe una sensibilización en protección en la comunidad portuaria</p>

<p>18.- ¿Considera que la comunidad en general se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>Considero que <u>la comunidad en general no se encuentra sensibilizada en aspectos básicos de protección</u> porque no todos pertenecen al rubro. Lo importante es que todos los actores involucrados en la actividad portuaria sepan que es el código, la importancia y las autoridades que están involucradas.</p>	<p>-La comunidad en general no se encuentra sensibilizada en aspectos básicos de protección</p>
<p>19.- ¿Considera que el cuerpo político se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p><u>El cuerpo político nacional no cuenta con una formación básica en protección</u>, no reconocen la importancia del puerto en la economía. Se puede considerar que sin la actividad comercial marítima sería casi imposible mantener las necesidades de los mercados globalizados, disminuyendo el costo de los fletes y otros relacionados al manejo de la carga hecho que es priorizado por los especialistas legales.</p>	<p>-El cuerpo político nacional no cuenta con una formación básica en protección,</p>
<p>20.- ¿Cómo podríamos mejorar los asuntos de sensibilización sobre protección portuaria en todas las instancias?</p> <p><u>La difusión de temas de protección portuaria debería darse a través de los medios de comunicación</u> es el mejor camino general a toda la comunidad peruana. Debe existir un trabajo coordinado entre entidades privadas quienes en coordinación con las públicas busquen apoyo para poder difundir por ejemplo últimos actos delictivos, nuevas medidas implantadas, hallazgos de drogas, incidentes portuarios y otros temas peor básicamente exponer las medidas tomadas, como prevenir y actuar frente a la suscitación de amenazas. Es un trabajo en conjunto entre estado e instalaciones portuarias, que traerá como consecuencia un beneficio común a la sociedad, el conocer la realidad peruana.</p>	<p>-La difusión de temas de protección portuaria debería darse a través de los medios de comunicación</p>

Informante: 06  
Etiqueta: E6  
Características:

-Especialista en Derecho Marítimo Internacional -10 años de experiencia	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>17.- ¿Considera que la comunidad marítima nacional se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>En el análisis de la implantación del CAPP podemos descubrir que <u>la comunidad portuaria posee un incompetente intelecto en asuntos de protección portuaria</u>, haciendo cada vez más difícil la aprobación de normativas legales que autorizan medidas para prevenir actos delictivos.</p>	<p>-La comunidad portuaria posee un incompetente intelecto en asuntos de protección</p>
<p>18.- ¿Considera que la comunidad en general se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>Considero que no, <u>la población aún no tiene conocimientos básicos de protección</u>, ni de la importancia de esta, ni el beneficio económico que genera en el país.</p>	<p>-La población aún no tiene conocimientos básicos de protección</p>
<p>19.- ¿Considera que el cuerpo político se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p><u>No es suficiente la formación en protección del cuerpo político nacional</u>, sino la política de protección y seguridad en el Perú fuese otra y los proyectos y esfuerzos desmedidos por mejorar no fuesen obstruidos por burocracia política e intereses personales.</p>	<p>-No es suficiente la formación en protección del cuerpo político nacional</p>
<p>20.- ¿Cómo podríamos mejorar los asuntos de sensibilización sobre protección portuaria en todas las instancias?</p> <p>Es importante la integración puerto ciudad, es decir la <u>articulación entre todas las organizaciones empresas gremios, sectores portuarios</u>, para que exista una continua cooperación y trabajo en conjunto que asegure un accionar ágil y efectivo ante peligros en el puerto.</p>	<p>-Articulación entre todas las organizaciones empresas gremios, sectores portuarios</p>

Informante: 07 Etiqueta: E7 Características: -Doctor en ciencias marítimas -25 años de experiencia en sector marítimo portuario	
Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>17.- ¿Considera que la comunidad portuaria marítima nacional se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>Considero que la comunidad marítima es consiente que tener puertos seguros es sinónimo de avance, de crecimiento económico, sin embargo, <u>no pone énfasis en desarrollar una cultura de protección y seguridad</u> en sus labores diarias, lo vemos en los continuos accidentes suscitados en los incidentes de protección como hallazgos de drogas, robos a la carga bandas delictivas, y otros actos delictivos , en los cuales participan muchas veces los mismos trabajadores portuarios o participantes vinculados en la cadena logística de la carga.</p>	<p>-No pone énfasis en desarrollar una cultura de protección y seguridad</p>
<p>18.- ¿Considera que la comunidad en general se encuentra sensibilizada en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>Muchos de los ciudadanos desconocen que al contar con adecuadas medidas y procedimientos ante amenazas y actos delictivos que afecten al puerto, se garantiza que el comercio marítimo fluya de forma efectiva y las conexiones entre buques, puertos y personas sean seguras y determinantes para garantizar el desarrollo de una cadena logística con los más altos estándares de calidad lo que contribuye a un crecimiento económico nacional.</p> <p>Es por ello que es importante resaltar la continua difusión de este tipo de información mediante los <u>medios de comunicación, es la única forma que la comunidad en general sepa la importancia de contar con medidas de protección portuaria.</u></p>	<p>-Medios de comunicación, es la única forma que la comunidad en general sepa la importancia de contar con medidas de protección portuaria</p>
<p>19. ¿Considera que el cuerpo político de la nación se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p>	

<p><u>Existe una carencia de conocimientos básicos de protección y seguridad marítima en el cuerpo político nacional</u>, hemos observado que debido a su desconocimiento de aspectos básicos en protección a obstaculizado el análisis y posterior aprobación del proyecto de decreto supremo para la conformación del CAAP a nivel nacional.</p>	<p>-Existe una carencia de conocimientos básicos de protección y seguridad marítima en el cuerpo político</p>
<p>20.- ¿Cómo podríamos mejorar los asuntos de sensibilización sobre protección portuaria en todas las instancias?</p> <p>Es preciso <u>desarrollar estrategias y planes para poder capacitar a los actores que conformaran el CAPP y a toda la comunidad portuaria</u> para que ellos se encuentren preparados ante cualquier suceso que se suscite.</p> <p>Considero que la APN, debe mejorar los programas de sensibilización por cada autoridad pública vinculada, pero de forma individual, la cual permita conocer sus dudas, preguntas, proyecciones para mejorar.</p>	<p>-Desarrollar estrategias y planes para poder capacitar a los actores que conformaran el CAPP y a toda la comunidad portuaria</p>

<p>Informante: 08 Etiqueta: E8 Características: -Doctor en Ciencias Marítimas -25 años de experiencia</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>17.- ¿Considera que la comunidad marítima nacional se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>Es bueno saber de la importancia de la capacitación en la organización, más aún en un entorno donde la actividad es activa las 24 horas del día, sin embargo, se debe recalcar que aún <u>existe una escasa concientización de temas de protección portuaria en los participantes del entono portuario</u>. Todo el personal tiene que adquirir los conocimientos y competencias básicas sobre el Código Internacional para la protección de buques e instalaciones Portuarias (PBIP) y los niveles de protección, así como las responsabilidades y funciones a la luz de este código.</p>	<p>-Existe una escasa concientización de temas de protección portuaria en los participantes del entono portuario</p>

<p>18.- ¿Considera que la comunidad en general se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>Existe una <u>carencia de cultura de protección y seguridad marítima a nivel nacional</u> podría argumentar que los ciudadanos solo conocen los actos perpetrados por organizaciones delictivas por los diferentes medios de comunicación mas no de las medidas y la continua preocupación inversión y esfuerzo de las autoridades vinculadas al sector portuario por erradicar cualquier acto delictivo que afecte el adecuado flujo de la cadena logística nacional.</p>	<p>-Carencia de cultura de protección y seguridad marítima a nivel nacional</p>
<p>19.- ¿Considera que el cuerpo político se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p><u>El cuerpo político nacional no es consciente de la importancia de implantar medidas de protección a nivel nacional debido a la carencia de conocimiento de aspectos básicos de protección y seguridad portuaria a nivel nacional.</u></p>	<p>-No es consciente de la importancia de implantar medidas de protección.</p>
<p>20.- ¿Cómo podríamos mejorar los asuntos de sensibilización sobre protección portuaria en todas las instancias?</p> <p>La única manera, es que <u>la APN mejore medidas de sensibilización</u> a través de un trabajo en conjunto con las diversas entidades vinculadas.</p>	<p>La APN mejore medidas de sensibilización.</p>

<p>Informante: 09 Etiqueta: E9 Características: -Oficial de Protección de la Instalación Portuaria -25 años de experiencia</p>	
<p>Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones</p>	<p>Codificación (Unidades temáticas de significación)</p>
<p>17.- ¿Considera que la comunidad marítima nacional se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>Considero que se debe <u>fortalecer e intensificar la</u></p>	<p>-Fortalecer e</p>

<p><u>sensibilización a la comunidad portuaria</u> no solo en la aplicación de medidas para prevenir actos ilícitos en el puerto, sino también en el aspecto normativo internacional como nacional.</p>	<p>intensificar la sensibilización a la comunidad portuaria</p>
<p>18.- ¿Considera que la comunidad en general se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país? Se verifica que la comunidad portuaria no tiene conocimientos suficientes sobre protección portuaria menos aun será la comunidad en general.  Es importante acentuar la importancia que la <u>comunidad general conozca por lo menos los aspectos básicos de protección y seguridad</u> en el ámbito nacional.</p>	<p>-Comunidad general conozca por lo menos los aspectos básicos de protección y seguridad</p>
<p>19.- ¿Considera que el cuerpo político se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?  Definitivamente existe una <u>falta de prioridad y preocupación por el cuerpo político nacional</u> en conocer e interiorizar temas de protección portuaria.</p>	<p>-Falta de prioridad y preocupación por el cuerpo político nacional en temas de protección</p>
<p>20.- ¿Cómo podríamos mejorar los asuntos de sensibilización sobre protección portuaria en todas las instancias?  la creación de un departamento de inteligencia la cual continuamente se encuentre en contacto interacción con los departamentos similares de otros países e intercambien información sobre posibles nuevas amenazas y como prevenirlas es fundamental, podríamos considerar también <u>la implementación de un departamento de investigación de protección portuaria sería una adecuada estrategia para mejorar el trabajo de sensibilización</u> en el ámbito portuario que trabaje en conjunto con todas las autoridades portuarias en orden de innovar y mejorar estrategias en protección portuaria.</p>	<p>-La implementación de un departamento de investigación de protección portuaria sería una adecuada estrategia para mejorar el trabajo de sensibilización</p>

Informante:10  
 Etiqueta: 10  
 Características:  
 -Doctor en Ciencias Marítimas  
 -25 años de experiencia

Descripción de las entrevistas-grabaciones- anotaciones	Codificación (Unidades temáticas de significación)
<p>17.- ¿Considera que la comunidad marítima nacional se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>Pese a que la normativa de la APN exige que toda persona que accederá a los puertos deba tener una capacitación en protección portuaria se observa que <u>a pesar que la comunidad portuaria conoce aspectos básicos de protección y seguridad portuaria, no desarrolla una cultura de protección y seguridad, es decir no aplica lo establecido en las normativas, protocolos, regulaciones y medidas dadas a conocer por la autoridad y por el empleador.</u></p> <p>Si cada integrante de la cadena logística de la carga se encontrara adecuadamente preparado y capacitado en aspectos de protección portuaria, sabrían cómo prevenir o actuar ante la suscitación de actos delictivos que afecten el desarrollo de sus funciones</p>	<p>-La comunidad portuaria no desarrolla una cultura de protección y seguridad,</p>
<p>18.- ¿Considera que la comunidad en general se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p><u>La comunidad en general ignora temas de protección portuaria, desconocen</u> la gestión de las autoridades, la vanguardia continua del mejoramiento de las normas, el código PBIP, y que existe como proyección implantar un CAPP que permita proteger al puerto de forma integral ante actos delictivos.</p> <p><u>Los medios de comunicación, las universidades e instituciones de educación son claves para instruir y motivar a la ciudadanía sobre investigación en temas portuarios,</u> sobre la cultura de protección y seguridad portuaria para garantizar un adecuado comercio marítimo nacional.</p>	<p>-La comunidad en general ignora temas de protección portuaria,</p>
<p>19.- ¿Considera que el cuerpo político se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p> <p>Considero que <u>el cuerpo político nacional presenta una carencia de conocimiento de protección y seguridad portuaria,</u> ellos solo se limitan al conocimiento de normativas generales, y en base a</p>	<p>-el cuerpo político nacional presenta una carencia de conocimiento de</p>

<p>ellas consideran que deben formarse todas las normas, sin embargo es esencial capacitarlos en el aspecto técnico sobre protección portuaria, ya que las normativas no solo son aspectos legales sino aspectos operacionales, de práctica, técnicos, los cuales muchas veces no son priorizados por los especialistas legales.</p>	<p>protección y seguridad portuaria</p>
<p>20.- ¿Cómo podríamos mejorar los asuntos de sensibilización sobre protección portuaria en todas las instancias?</p> <p>En primer lugar, considero que <u>la concientización sobre la importancia y compromiso de tener una cultura en protección portuaria</u> en todos los actores involucrados en el transporte marítimo es un requisito fundamental para comenzar</p> <p>Ellos deben saber que la protección marítima, responde a una necesidad fundamental para garantizar el flujo de la carga eficientemente, sin que la carga se vea afectada por actos ilícitos y no cumpla su llegada bajo los parámetros esperados.</p> <p>Para ello se necesita contar un puerto seguro y eficaz, donde se integre la acción y compromiso de todas las organizaciones estatales involucradas cuando se suscite algún tipo de amenaza, así como la de los sectores navieros y portuarios.</p>	<p>-La concientización sobre la importancia y compromiso de tener una cultura en protección portuaria</p>

Teorización: Sensibilización en aspectos de Protección	
Categorías – propiedades unidades de significación con mayor saturación	Descripción de las frases de significación correspondiente a categorías develadas
Comunidad Marítima	
<p>E1-Deficiente formación en protección marítima y portuaria -Fortalecer e intensificar la sensibilización</p> <p>E2-Desconocimiento de nociones básicas de protección -Capacitación, competitividad y eficacia continua debe ser monitoreada y enriquecida</p> <p>E3-Continua actualización y mejoramiento de conocimientos y practicas</p> <p>E4-Debilitada formación en aspectos básicos de protección</p>	<p>-La comunidad portuaria no se encuentra sensibilizado plenamente en aspectos de protección marítima y portuaria, ya que se considera que existe una deficiente formación en asuntos de protección marítima y portuaria lo cual hace necesario un mayor fortalecimiento e intensificación</p> <p>-Por otra parte, se hace mención a poseer una filosofía de mejora continua en la cual se mejore los conocimientos y prácticas sobre protección portuaria, lo cual genere un panorama que induzca a</p>

<p>en la comunidad marítima  E5-Si existe una sensibilización en protección en la comunidad portuaria  E6-La comunidad portuaria posee un incompetente intelecto en asuntos de protección  E7-No pone énfasis en desarrollar una cultura de protección y seguridad  E8-Existe una escasa concientización de temas de protección portuaria en los participantes del entorno portuario  E9-Fortalecer e intensificar la sensibilización a la comunidad portuaria  E10-La comunidad portuaria no desarrolla una cultura de protección y seguridad</p>	<p>una mayor preparación ante actos ilícitos modernos como ciberataque, ataques con drones, ataques nucleares y otros, que podrían afectar sus operaciones diarias. Se considera desarrollar una cultura de seguridad y protección en los puertos, considerándolas como el pilar fundamental para que las operaciones se desarrollen de manera óptima y eficiente en beneficio del comercio marítimo.</p>
<p>-Deficiente formación en aspectos de protección marítima y portuaria.  -Mayor fortalecimiento e intensificación de la sensibilización  -Fomentar la actualización continua de conocimientos y prácticas sobre protección portuaria.  -Desarrollar la cultura de seguridad y protección portuaria</p>	
<p>Comunidad General</p>	
<p>E1-Temas de protección portuaria son ajenos a la comunidad nacional  E2-La comunidad en general es ajena a temas básicos de protección y seguridad  E3-No existe una cultura de seguridad y protección portuaria  E4-Comunidad en general no se encuentra sensibilizado ante temas de protección  E5-La comunidad en general no se encuentra sensibilizada en aspectos básicos de protección  E6-La población aún no tiene conocimientos básicos de protección</p>	<p>-No existe una sensibilización sobre asuntos de protección portuaria y marítima en la comunidad en general, lo que representa que se le presta poco interés.    -La carencia de fomentar canales de comunicaciones efectivas aprovechando las tecnologías de la información actuales representan una condición que podría mejorar, ya que se podría sensibilizar a la población en aspectos básicos de protección portuaria y el impacto en el transporte marítimo, lo cual representa un crecimiento económico para el país.</p>

<p>E7-Medios de comunicación, es la única forma que la comunidad en general sepa la importancia de contar con medidas de protección portuaria</p> <p>E8-Carencia de cultura de protección y seguridad marítima a nivel nacional</p> <p>E9-Comunidad general conozca por lo menos los aspectos básicos de protección y seguridad</p> <p>E1- La comunidad en general ignora temas de protección portuaria.</p>	
<p>-La comunidad en general no se encuentra sensibilizada en temas de protección.</p> <p>-Carencia de cultura de protección y seguridad marítima a nivel nacional</p> <p>-Necesidad de sensibilizar bajo cualquier canal de sensibilización</p>	
<p>Cuerpo político</p>	
<p>E1-En el actual cuerpo político nacional existe una carencia de cultura de protección y seguridad marítima</p> <p>E2-Escasez de abogados especializados en temas de protección portuaria.</p> <p>E3-Déficit de profesionales legales especializados en tema de protección portuaria</p> <p>E4-Cuerpo político no está sensibilizado</p> <p>E5-El cuerpo político nacional no cuenta con una formación básica en protección</p> <p>E6-No es suficiente la formación en protección del cuerpo político nacional</p> <p>E7-Existe una carencia de conocimientos básicos de protección y seguridad marítima en el cuerpo político</p> <p>E8-El cuerpo político nacional no es consciente de la importancia de implantar medidas de protección</p>	<p>-En las autoridades que conforman el cuerpo político en el contexto peruano no existe una sensibilización sobre los asuntos de protección portuaria, lo cual determina que no le presten atención a una condición de suma importancia para garantizar el intercambio comercial con otros países a través de un canal en la cual el flujo del comercio sea seguro. La falta de personal especializado en temas de protección portuaria dentro de los órganos políticos genera un obstáculo en el cual no se analicen los panoramas en la búsqueda por poner un rigor en las normativas respecto a la protección de puertos.</p>

<p>E9-Falta de prioridad y preocupación por el cuerpo político nacional en temas de protección</p> <p>E10-El cuerpo político nacional presenta una carencia de conocimiento de protección y seguridad portuaria.</p>	
<p>-El cuerpo político en el ámbito nacional no se encuentra sensibilizado en asuntos de protección marítima y portuaria.</p>	
<p>Acciones de mejora</p>	
<p>E1-Concientizando a la comunidad portuaria que la protección portuaria es una necesidad</p> <p>-Creación de un departamento de investigación</p> <p>-Uso de medios de comunicación para sensibilizar</p> <p>-Redacción y publicación de libros especializados en la materia</p> <p>E2-Autoridades nacionales vinculadas se manejan de forma aislada</p> <p>-Integración entre los miembros</p> <p>E3-Articulación entre los miembros o autoridades que se encuentran vinculadas</p> <p>E4-Creación de un departamento de investigación en protección portuaria</p> <p>- Mayor énfasis en la sensibilización de temas actuales</p> <p>E5-La difusión de temas de protección portuaria debería darse a través de los medios de comunicación</p> <p>E6-Articulación entre todas las organizaciones empresas gremios, sectores portuarios</p> <p>E7-Desarrollar estrategias y planes para poder capacitar a los actores que conformaran el CAPP y a toda la comunidad portuaria</p> <p>E8-La APN mejore medidas de sensibilización</p>	<p>Entre las acciones de mejora respecto a asuntos de sensibilización portuaria y marítima se establece lo siguiente según las posturas de los entrevistados:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilizar en aspectos normativos tanto en el ámbito internacional como nacional a cada organización que podría formar parte del CAPP.</li> <li>• Proveer información cuyo objetivo fomente en la comunidad portuaria la necesidad de tener conocimientos sólidos para garantizar la continuidad de las operaciones y servicios portuarios a nivel nacional.</li> <li>• Es necesario la creación de un departamento de investigación con el fin de desarrollar conocimiento verificado para desarrollar nuevas estrategias de mitigación ante las modernas amenazas que se suscitan en los puertos, lo cual también podría generar información base para la comunidad en general.</li> <li>• Es importante utilizar los medios de comunicación actuales a través de redes sociales para sensibilizar y concientizar los asuntos que se derivan de la necesidad de mantener los puertos protegidos.</li> <li>• Los profesionales especialistas en asuntos portuarios deberían preocuparse por la redacción de material especializado en las materias que formen parte de una línea de investigación sobre protección marítima y portuaria, lo cual</li> </ul>

<p>E9-La implementación de un departamento de investigación de protección portuaria</p> <p>E10-La concientización sobre la importancia y compromiso de tener una cultura en protección portuaria.</p>	<p>establezca una información moderna y con argumentos sólidos para los lectores.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Debería darse cuenta de fomentar una mayor sensibilización respecto al conocimiento base sobre protección portuaria en las Autoridad que poseen responsabilidades en asuntos de protección.</li> </ul>
<p>-Sensibilización sobre las normas internacionales y nacionales en las autoridades que podrían formar parte del CAPP.</p> <p>-Concientizar a la comunidad portuaria que la protección es una necesidad fundamental</p> <p>-Crear un departamento de investigación</p> <p>-Utilizar las redes sociales para fomentar conocimiento sobre protección portuaria</p> <p>-Profesionales deben publicar libros en materias de protección portuaria y marítima</p> <p>-Concientizar haciendo saber la importancia que representa el compromiso de un cultura de protección portuaria en la comunidad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La sensibilización en la comunidad en general, en particular, la marítima y portuaria deben establecer y fomentar la importancia del compromiso de tener una cultura en protección portuaria en todos los actores involucrados dentro del transporte marítimo, ya que responde a un principio fundamental. Así también, se deben dar a conocer que un puerto seguro y eficaz donde se integre la acción y el compromiso de todas las organizaciones estatales y privadas es necesario para responder a las amenazas que puedan afectar la cadena logística y los vínculos económicos que se desarrollan a través de las actividades marítimas y portuarias.</li> </ul>

## 4.2. Teorización final

<b>Categoría: Analizar con visión prospectiva el desarrollo de la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto. 2020.</b>	
<b>Subcategoría: Comprender el marco legal involucrado con la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto</b>	<p>-Al observar los resultados obtenidos de los cuestionarios exploratorios y entrevistas respecto a la categoría “marco legal” se puede comprender que en el contexto nacional se conoce de manera tangencial los instrumentos normativos respecto a las normas de protección marítima, entre los que se destaca el Convenio SOLAS, el Código PBIP, y el Repertorio de recomendaciones sobre protección del puerto.</p> <p>-Se establece una necesidad de que tanto el Convenio SOLAS y el Código PBIP puedan tener un mayor alcance respecto a los alcances jurídicos y geográficos en materia de protección marítima, sobre la cual se establezca criterios que vayan más allá del interfaz buque-tierra.</p> <p>-En la actualidad, según la postura de los entrevistados, se llegó a conocer que los Estados Miembros que conforman la OMI no tienen interés y prioridad en mejorar las normativas internacionales sobre protección marítima, lo que representaría una debilidad que atenta contra los principios y objetivos de protección en un contexto sensible y vulnerable a actividades delictivas e importante para el desarrollo económico de los países.</p> <p>-Otra precisión muy importante es el consenso por buscar que en asuntos de protección del puerto el Repertorio de recomendaciones tome un carácter obligatorio, lo cual incentive a que todas las orientaciones pueden comprometer a las Autoridades vinculadas en asuntos de protección a establecer estrategias globalizadas con base crítica y predictiva.</p> <p>-Se resalta la importancia de la implantación del CAPP, observando que podría traer ciertos beneficios en asuntos de reforzar las tareas de protección portuaria y marítima en general, para lo cual es necesario contar con especialistas que mantengan un conocimiento cabal de los instrumentos normativos sobre protección marítima tanto a nivel internacional como nacional, buscando además fortalecer la sensibilización en Autoridades y se busque formar de manera independiente a las posible figuras operativas que podrían tener responsabilidades en asuntos de protección portuaria.</p> <p>-Se destaca que la estrategia en virtud de la implantación del CAPP no ha sido la más adecuada, deja cierta secuela que se agrava con una percepción de que en el contexto nacional no se diferencie de manera concreta las medidas que</p>

	<p>corresponden a asuntos de “protección” y “seguridad”, provocando de algún modo un panorama no adecuada para implantar nuevas mejoras a nivel de protección.</p>
<p>Subcategoría: Examinar la situación actual sobre la implantación del Comité Asesor del Puerto llevada a cabo por la Autoridad Portuaria Nacional</p>	<p>-Se pudo tomar conocimiento que los esfuerzos que representan la implantación del CAPP en el contexto nacional son desde octubre del 2009, sin embargo, en la actualidad aún no se encuentra aprobado, ya que el decreto ley sobre el cual la APN quiere conseguir su implantación ha venido siendo observado por diferentes puntos.</p> <p>-Entre los principales inconvenientes se resalta la falta de formación jurídica y técnica en el MTC, de cuyo organismo depende la aprobación de la misma. Así también, la falta de una adecuada fundamentación también sería uno de los inconvenientes que se evidencia respecto a lo que se quiere lograr con el CAPP. Así también, la falta de una asesoría especializada a carta cabal en los órganos sobre los cuales tienen mayor apego al cuerpo político nacional infunde una incertidumbre (Burocracia política) sobre la cual no se llega a un panorama concreto.</p> <p>-La estrategia sobre lo que se busca la implantación del CAPP se puede considerar como no adecuada, ya que en las mesas de trabajo el personal que forma parte de las reuniones son secundarios y muy poco formados en asuntos de protección portuaria, para lo cual existe la necesidad de una debida formación. Así también, se plasma la idea de establecer el CAPP bajo el carácter de un órgano de inteligencia con un sistema rápido y eficiente dentro de cada puerto e instalación portuaria, el cual tenga una estrategia para cada amenaza identificada y haga estudios proyectivos, en la cual el personal sea concientizado de manera responsable sobre aspectos que son considerados complejos y a su vez delicados para responder de manera eficiente a las diversas situaciones negativas que puedan afectar a los puertos.</p> <p>-Se exhorta que el CAPP pide apoyo de la OEA y disponga de una filosofía de privacidad respecto a los documentos que poseen los que lo conformarían, ya que en vez de ser una estrategia que consagre una armonía en el compartimiento de la información, podría significar un desajuste frente a organismos que se involucren en asuntos de corrupción causando una rotura dentro de los elementos del sistema que pueda afectar sensiblemente la protección de los puertos.</p>
<p>Subcategoría: Identificar los posibles integrantes que conformaran el Comité Asesor</p>	<p>-Se mantiene en reserva los posibles integrantes que conformarían de manera exacta la estructura del CAPP, sin embargo, se exhorta que deben contar con conocimientos cabales en aspectos jurídicos y técnicos, de tal manera que puedan tener un perfil acorde con los objetivos que se desligan de la implantación del CAPP.</p>

del Puerto	<p>-Se señala que la autoridad responsable debe ser una entidad que cuente con todos los requisitos antes señalados, que al parecer tendría que ser APN, sin embargo, se hace expreso que existen oportunidades de mejora en cuanto a la formación jurídica y técnica en aspectos de formación tanto en la comunidad portuaria y el cuerpo político nacional con el fin de equilibrar estrategias que busquen un común denominador respecto a los beneficios y las acciones por mejorar las condiciones del flujo comercial a través de los nodos portuarios.</p> <p>-Así también, se señala la pertinencia de que el grupo que conforme el CAPP reciba una capacitación individualizada de acuerdo su función y responsabilidad, de tal manera que pueda tomar conocimiento pleno de las actividades que realice y cuál es el fin de su función. Profundizar en asuntos de normativas de protección internacional como nacional, lo cual conllevará a un examen de aspectos vinculados al derecho internacional e interno, así como todas las consideraciones técnicas e información actual sobre los actos criminales que afectan a los puertos.</p>
Subcategoría: Establecer una visión proyectiva sobre la Implantación del Comité Asesor del Puerto	<p>-Respecto a las ventajas sobre la implantación del CAPP se señala lo siguiente se extrae que podría traer consigo un órgano asesor que abarque una mayor extensión respecto a la zona terrestre y acuática que posee un puerto, la cual se encargue de coordinar, supervisar, dar seguimiento y controlar las acciones planeadas sobre actos delictivos que puedan afectar la cadena logística, garantizando de esta manera una protección oportuna y sistematizada en los puertos nacionales. Otro aspecto a resaltar sería la articulación de elementos en representación de entidades que sean concedoras sobre asuntos jurídicos y técnicos sobre protección lo cual establezcan estrategias a la medida de las necesidades sobre actos delincuenciales que afectan a los puertos.</p> <p>-Entre las desventajas que se visualizan se tiene las discusiones que se generan por cuestiones de poder para poder dirigir el CAPP, lo cual genera una brecha para poder implantarse de manera concreta. Otro aspecto negativo representaría la imposición militar que podría ostentar cargos de mayor jerarquía lo cual entorpecería los planes o procesos ya que se considera ser una institución la cual no se encontraría capacitada a carta cabal para aplicar las estrategias de protección en el puerto. El CAPP al constituirse por entidades públicas u otras podría filtrarse información sensible que pueda ser aprovechada por organizaciones criminales que busquen aprovecharse para cumplir con actos delictivos.</p>
Subcategoría:	-Se puede considerar que en el contexto peruano no existe

<p>Entender la situación actual sobre la sensibilización en aspectos de protección en el contexto nacional</p>	<p>una sensibilización formal en aspectos de protección portuaria en la comunidad en general, lo cual representa una gran desventaja en la búsqueda por implantar políticas que beneficien a toda la comunidad, considerando que el intercambio comercial no solo trae beneficios a la comunidad portuaria, sino también a la comunidad en general, ya que al tratarse de una actividad económico se extrapola hacia el desarrollo de otros sectores económicos.</p> <p>-Se menciona algunos alcances sobre los cuales se puede mejorar dicha condición a través de la publicación de material especializado y la difusión de la información a través de canales actuales de comunicación entre los que resalta las redes sociales, lo cual constituiría una estrategia barata para generar mayor conocimiento y sensibilización sobre los diversos temas que puedan estar asociado a la protección de los puertos.</p> <p>-Es importante crear conciencia sobre la importancia de la protección de los puertos en la comunidad en general, ya que determina la calidad y fluidez del tránsito del comercio marítimo, lo cual en segunda instancia beneficia a los consumidores que necesitan satisfacer sus necesidades a través del intercambio de mercancías lo cual resalta el uso de los puertos como espacios geográficos indispensables para que se puede dar el intercambio comercial con otros países de forma segura.</p>
<p>Subcategoría: Formular una visión prospectiva sobre la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el contexto nacional.</p>	<p>-Con base a la información recopilada se puede percibir que en gran parte de la comunidad marítima a nivel local no se cuenta con el conocimiento adecuado y suficiente sobre aspectos básicos jurídicos de protección marítima tanto internacional como nacional, lo que causaría un mal direccionamiento de la implantación del CAPP desde la elaboración de medidas estratégicas hasta la toma de decisiones erradas.</p> <p>-Al momento se observa que la estrategia respecto al desarrollo de mesas de trabajo para la implantación del CAPP se considera como inapropiada e ineficiente debido a la falta de compromiso y participación de las posibles figuras operativas que la integrarían, ocasionando pérdida de tiempo y mal direccionamiento de los objetivos en vinculación por mantener planes coherentes y se dote de la información pertinente que conlleve a establecer una organización sólida que pueda cumplir con los objetivos que prevé.</p> <p>-Las personas que poseen un mayor conocimiento respecto a los asuntos legales y técnicos en relación con lo que es protección portuaria forman parte de la APN, en tal sentido,</p>

representaría la autoridad idónea para ser la autoridad que dirija las riendas del CAPP a nivel nacional, sin embargo, sería necesario formar personal competente y de nivel en las demás organizaciones que la constituyan.

-Al sugerirse que los integrantes que conformen el CAPP sean instruidos individualmente según su función y responsabilidad, dicha instrucción incluirá básicamente asuntos de normativas de protección internacional como nacional, así como aspectos técnicos sobre los actos criminales que afectan a los puertos, para lo cual se requerirá de especialistas que brinden información acorde con las necesidades de conocimiento de cada uno de los elementos que lo conformen, lo que a su vez requerirá de un costo económico sobre el cual no existe una voluntad de inversión de manera independiente.

-Se visualiza que la principal ventaja al implantarse el CAPP sería el contar con un órgano asesor cuyo alcance integre la zona terrestre y acuática que posee un puerto, consiguiendo facilidad de coordinación, supervisión, seguimiento y control de las acciones planeadas sobre actos delictivos que puedan afectar la cadena logística, lo cual representaría una situación beneficiosa para los usuarios y empresas que se relacionan con el sector portuario.

-Un punto sensible a tomarse en cuenta ante la implantación del CAPP, sería participación pública y privada de organizaciones en la constitución de la misma, lo que podría traer consigo a su vez que se pueda filtrar información importante y restringida en la cual las bandas criminales pueden aprovechar para cometer actos criminales que afecten el transporte normal del flujo de carga por los puertos del país a nivel nacional.

-En la actualidad al no fomentarse la difusión de los medios de comunicación y las herramientas tecnológicas que representaría una táctica inteligente y accesible para difundir mayor conocimiento y sensibilización sobre los diversos aspectos relacionados a la protección de los puertos en la comunidad en general, no se prestaría mayor atención o se consideraría como un asunto de poca relevancia, lo cual no llamaría a solidificar una mayor concientización y sensibilización sobre asuntos de protección portuaria a nivel nacional, que representa un aspecto puntual frente a la lucha de los actos criminales que se desarrollan o forman parte del comercio marítimo y que se desarrolla por los nodos portuarios.

## **CAPÍTULO V: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **5.1. Discusión**

Los hallazgos obtenidos en la presente investigación de acuerdo al análisis establecido sobre la visión prospectiva de la implantación del CAPP en el Perú, 2020, sirvieron para establecer panoramas que podrían suscitarse en un futuro, los cuales deben tomarse en considerarse y analizarse en futuros estudios por la Autoridad competente.

Los resultados fueron obtenidos a través de la aplicación de un cuestionario exploratorio y entrevistas estructuradas, las cuales partieron de categorías de carácter apriorístico sobre la cual se proyectó recabar la información pertinente para fundamentar de manera coherente los enunciados finales del presente trabajo de investigación.

Es así que la presente investigación, en comparación con la investigación de Begazo, Borja y Flores (2017) existen concordancias metodológicas ya que desarrollaron su estudio desde un enfoque cualitativo muy similar al desarrollado para efectos del presente trabajo de investigación. Los autores siendo conscientes de las diversas problemáticas que existen en el marco nacional sobre protección portuaria buscaron elaborar propuestas de mejora en la cual coincide con sostener que a nivel nacional se carece de profesionales que cuenten con competencias direccionadas al marco legal de protección tanto internacional como nacional.

Con la investigación de Asraful y Rahman (2020), se guardan coincidencias respecto a la metodología empleada y se avala en las amenazas que afectan a la protección portuaria por lo tanto es importante elaborar nuevas formas de cómo hacer frente a situaciones que afectarían el desarrollo normal del flujo de carga en los puertos. En tal sentido, la implantación del CAPP se proyecta como estrategia que tenga un mayor alcance integrador con el fin de establecer medidas que busquen hacer frente los diversos aspectos vulnerables a los que se somete un puerto.

Así mismo, respecto con el estudio realizado por Ávila-Zuñiga (2018) existen concordancias metodológicas respecto al enfoque, tipo, nivel de la investigación científica que caracterizó el proceso investigativo llevada a cabo. En base a las conclusiones que alcanzó la autora, se puede percibir que existen situaciones muy similares con respecto a lo que se vive en el contexto mexicano con respecto a los asuntos críticos que busca enfrentar el Código PBIP como respuesta a los actos

criminales que suelen suscitarse en los puertos. Se avala la propuesta que establece que el asunto de protección portuaria debe estar ceñido a una sola institución que tenga el personal competente para establecer estrategias necesarias sobre los diversos tópicos que establece el marco de protección internacional sobre la protección portuaria.

Con el estudio realizado por Bernard (2015) existen similitudes respecto a la metodología empleada, ya que su investigación abordó un enfoque cualitativo. Se avala la postura sobre la cual establece que el factor humano es determinante para implantar medidas exitosas para luchar contra las amenazas y vulnerabilidades que se suelen suscitar en un puerto. En tal sentido, está claro que los mecanismos que buscan prevenir y combatir las amenazas en los puertos, tiene mucho que ver con la capacidad y competencias del elemento humano, los cuales muchas veces no poseen ni un sentido claro de los asuntos de protección y su importancia para un puerto.

Con el estudio de Jeong (2013) existen concordancias metodológicas, ya que desarrolla la investigación desde un enfoque cualitativo, similar perspectiva en relación con el presente estudio. Una de las percepciones sobre la cual basó y orientó sus conclusiones enmarcan la necesidad de reforzar el marco normativo del Código PBIP, la cual es pertinente sostener y reafirmar que debe tener una perspectiva de mayor rigor y alcance, que no solo involucre el interfaz buque-puerto (instalación portuaria), sino que pudiese regir sofisticadamente en todo el puerto,

considerando las áreas terrestres y acuáticas como partes de un espacio integral de lo que pueda considerarse un puerto.

Respecto a la investigación de Elizalde (2012), desarrollado bajo un enfoque cualitativo, se llama a la reflexión sobre la incidencia de las normas de protección marítima para el transporte marítimo, el cual corresponde con un objetivo que está muy relacionado con el presente trabajo de investigación. Se comparte una apreciación sobre las diferencias del concepto de protección y seguridad respecto a la protección marítima, en la cual se puede tratar a la protección como aquellos asuntos en las cuales se establecen medidas que son orientadas a causas provocados o criminales mientras las medidas orientadas a la seguridad tienen que ver con causas naturales que pueden suscitarse en los puertos, buques, o zonas adyacentes a las mismas.

Por último, con la tesis de Khwela (2015) existen concordancias respecto a la metodología utilizada, ya que se desarrolla bajo un enfoque cualitativo. Se enfatiza la postura sobre la cual el autor señala que es importante fortalecer los organismos encargados de velar por la protección de los puertos, controlando y regulando el acceso a áreas que pueden ser consideradas sensibles, los cuales son consideradas en el Código PBIP. Sin embargo, es importante considerar que no solo debe abarcar o limitarse a los espacios geográficos que establece el Código PBIP estrictamente, sino, emplear la razonabilidad para buscar respuestas a los espacios en los cuales se podrían ver afectados los puertos y buques con los asuntos criminales que afecten al desarrollo comercial por vía marítima.

## 5.2. Conclusiones

Una vez finalizado el análisis de la información y en vista de los resultados obtenidos, teorizados con base a la opinión y percepción de las unidades de información seleccionadas, se establecen las consideraciones sobre la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto bajo los ejes temáticos que componen la operacionalización de la categoría.

El trabajo de campo realizado permitió analizar con visión prospectiva el desarrollo de la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el Perú, 2020. En función de lo antes expuesto, se establecen las siguientes conclusiones con base a los objetivos específicos planteados que responden a los límites abordados respecto a la categoría central de análisis.

En relación al primer objetivo específico de estudio, el cual se orientó a comprender el marco legal involucrado con la implantación del CAPP se pudo conocer que en primera instancia dicha acción corresponde a una recomendación establecida en el Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección de los puertos, y sigue principios similares a lo que se establece en el Convenio SOLAS y Código PBIP con la diferencia de que se amplía geográficamente la aplicación de normas de protección marítima.

Se resalta además la falta de formación jurídica que existe en el contexto nacional en relación con los asuntos de protección marítima por parte de figuras operativas

quienes poseen responsabilidades sobre tareas de protección, lo cual de alguna u otra forma crea un rezago frente a la determinación de acciones eficientes que busquen mejorar las situaciones de origen criminal que pueda afectar el desarrollo normal de los puertos a nivel nacional.

Se señala además la importancia de implantar el CAPP bajo un marco jurídico internacional obligatorio, la cual establezca mayores responsabilidades a las Autoridades con responsabilidad en asuntos de protección para poder fomentar estrategias globalizadas en beneficio de brindar las garantías necesarias para el desarrollo normal del flujo comercial que se realiza marítimamente a nivel nacional frente a actos criminales.

Sobre el segundo objetivo específico se puede conocer que los esfuerzos de la implantación del CAPP vienen desde el año 2009, lo cual hasta el momento el proyecto de decreto ley ha venido siendo observado, enmarcando una falta de importancia por parte del MTC hacia un aspecto esencial que busca fortalecer aspectos de protección de los puertos.

Se pone énfasis en la carencia de formación jurídica y técnica por el personal con quienes se viene formulando mesas de trabajos para la implantación del CAPP, que sumado a un personal de carácter similar dentro del MTC hace que la estrategia para implantación del CAPP se vea como no coherente en el contexto nacional. Ambos alcances forman parte de inconvenientes para dar un concreto paso para la

implantación del CAPP, lo que pone en evidencia trámites engorrosos propios de la burocracia política.

En consideración con la situación actual se observa que la configuración del CAPP como un órgano de inteligencia en los puertos e instalaciones portuarias podría ser una alternativa de mayor acción a respuestas rápidas y sistematizadas en virtud de un contexto en donde los encargados busquen analizar cada una de las amenazas y elaborar manuales de respuesta tanto para las que se conocen como para los que se proyectan suscitarse en el corto o mediano plazo.

Con respecto al tercer objetivo específico se pudo conocer que existe una reserva sobre los posibles integrantes que formarían parte del CAPP, sin embargo, se propone que los integrantes deben poseer conocimientos jurídicos y técnicos respecto a los asuntos de protección portuaria y marítima en general. Se señala que es importante que sean formados de manera individualizada, de tal manera que desarrollen capacidades en virtud de lograr los objetivos del CAPP según su área de trabajo.

Se prevé que la responsabilidad general del CAPP podría recaer en APN por ser el órgano especializado en asuntos de protección, sin embargo, se aprecia que en el contexto peruana existe una necesidad de contar con personal especialista en asuntos vinculados al derecho marítimo en asuntos de protección, así también, de experiencia en razón de los actos delictivos que se han suscitado en los últimos años y los que podrían suscitarse en años venideros.

El cuarto objetivo específico sobre el cual se establece una visión proyectiva sobre las ventajas y desventajas en razón de la implantación del CAPP se sintetiza en los siguientes aspectos:

-Ventaja: El CAPP traería consigo un órgano asesor que se encargue de coordinar, supervisar, dar seguimiento y controlar las acciones planeadas sobre actos delictivos que puedan afectar el tránsito de las mercancías de manera eficiente, buscando una articulación consistente y coherente entre las diversas autoridades con responsabilidades en asuntos de protección de los puertos frente a actos criminales.

-Desventaja: La implantación del CAPP genera debate entre las distintas autoridades quienes se proyectan formar parte del mismo para establecer quien llevará el mando del órgano, lo cual desde ya genera una situación incompatible con el objetivo de una implantación consistente. Así también, existe una posibilidad de que dentro de la constitución del CAPP podría abrirse un foco vulnerable el cual pueda dar pie a filtrar información que pueda afectar sensiblemente la protección de los puertos a nivel nacional.

Sobre el quinto objetivo específico se pudo entender que en la comunidad en general dentro del contexto peruano no existe una sensibilización adecuada sobre lo que es protección portuaria, lo cual crea una brecha que no beneficia al desarrollo de acciones que buscan minimizar actos criminales que afectan el desarrollo normal de la cadena logística.

Para mejorar dicha condición se considera la necesidad de difundir información moderno y especializado sobre los temas que engloban la protección marítima y portuaria, haciendo uso además de colocar información en redes sociales de tal manera que la comunidad en general, en particular, la portuaria pueda ser consciente de la importancia de las actividades en asuntos de protección.

Otro punto a resaltar tiene que ver con reforzar aspectos de sensibilización en todas las autoridades con materias de protección, exhortándolos a ser especialistas a carta cabal sobre las materias jurídicas y técnicas propias de las actividades que buscan minimizar y mitigar actos delincuenciales suscitados dentro del espacio geográfico de los puertos. Dicha apreciación es importante, porque generar una mayor difusión en relación a asuntos de sensibilización y conocimiento pasa en primera instancia por garantizar dichos aspectos en las autoridades sobre los cuales descansa velar por los aspectos de protección portuaria y marítima en general.

Por último, en cuanto al último objetivo específico, el cual versa sobre la formulación de una visión prospectiva sobre la implantación del CAPP se puede prever que el panorama presentaría un conjunto de oportunidades de mejora respecto a determinar una situación que sea favorable sobre los objetivos que de la misma se deriva, en la cual se prioriza dos aspectos fundamentas a considerar.

En primera instancia, la falta de personal que reúna las competencias a cabalidad desde el punto de vista normativo de protección tanto en su alcance nacional como internacional, y que sean conocedores de los aspectos técnicos que vinculan la parte

práctica de las medidas a ser adoptadas, así como del estado del arte de los asuntos que se desprenden de las misma representa una carencia que no se observa en la gran mayoría de organismos que podrían formar parte del CAPP.

Así también, al tomarse cuenta de que el CAPP esté compuesto por diversos órganos, podría verse afectado por filtración de información sensible lo cual afecte de manera significativa al comercio marítimo que se apertura en los puertos a nivel nacional, considerando que las bandas criminales pueden aprovechar ciertas brechas y generar vínculos de corrupción, situaciones muy actuales que podrían considerarse como una amenaza a considerar, como parte de un negocio negro que podría afectar al comercio marítimo que se desarrolla a nivel local en contra de la protección portuaria.

### **5.3. Recomendaciones**

Sobre el análisis secuencial que se realizó en el presente trabajo de investigación sobre la visión prospectiva que se maneja sobre la implantación del CAPP en el contexto peruano, se formulan las siguientes recomendaciones:

Es preciso que la Autoridad competente quien se encarga de llevar a cabo la implantación del CAPP evalúe las diversas situaciones negativas que podrían presentarse de manera crítica, de manera que puedan tomarse las acciones correspondientes en el momento adecuado en beneficio de un propósito que forma parte de una recomendación coherente y que podría beneficiar al sector marítimo portuaria nacional sobre asuntos de protección.

Se sugiere mayor fomento del conocimiento sobre los asuntos legales tanto a nivel nacional como internacional respecto a los temas de protección marítima en las figuras que tienen en su cargo responsabilidades sobre los cuales se aplican las medidas de protección, en todos los órganos que pudiesen tener la mínima vinculación con los propósitos referidos, principalmente en los puertos.

Se recomienda a la autoridad encargada de llevar a cabo la implantación del CAPP contar con personal especialista en el Derecho marítimo internacional en relación con el marco legal de protección y asuntos técnicos que forman parte de las necesidades de dichas medidas que se establezcan, con el fin de argumentar consistentemente la creación del Comité, generando una mejor perspectiva en el

organismo público encargado en llevar a cabo el Proyecto de ley necesario para su implantación.

Respecto a los posibles integrantes del CAPP, se recomienda que se tomen las medidas pertinentes con el fin de formar de manera individualizada y permanente respecto a los fines que se desean perseguir y cuál es la importancia de conocer los actos criminales que afectan a los puertos y cuál es la repercusión para la sociedad, de manera que se busque el profesionalismo en los sujetos que podrían manejar estrategias y mecanismos para hacer frente a diversas situaciones negativas que se derivan de la misma.

Se sugiere realizar una evaluación proyectiva considerando ventajas y desventajas sobre la implantación del CAPP considerando diversos factores o variables que puedan tomarse en cuenta con visión crítica, de tal manera que ante situaciones negativas que se puedan presentar se vayan estableciendo propuestas que determinen una ruta a seguir con fundamentos respecto a un análisis previsto con anticipación, haciendo que la implantación se torne siempre sostenible en el tiempo.

Se recomienda que la APN pueda hacer uso de plataformas tecnológicas y de las redes sociales para poder fomentar la importancia sobre la protección del puerto en la comunidad marítima y en general, de tal manera que la población tome mayor conciencia sobre aquellos aspectos que son de suma importancia para el desarrollo

normal del flujo comercial que se realiza por los puertos nacionales y su implicancia sobre los beneficios económicos para el desarrollo del país.

Se recomienda realizar investigaciones a futuros egresados de la carrera de Administración Marítima y Portuaria a que se proyectan a seguir realizando estudio sobre una línea de investigación relacionada con la “protección portuaria”, principalmente sobre los temas que se establecieron como problemáticas en la visión prospectiva establecida para la implantación del CAPP, ya que se necesita mayor divulgación de carácter científico para poder establecer en un futuro apreciaciones y acciones que conlleven a plantear investigaciones de carácter práctico en beneficio del sector marítimo y portuario así como del desarrollo del país.

## FUENTES DE INFORMACIÓN

### Referencias bibliográficas

- Asraful, A., & Rahman, M. (2020). *Régimen legal del código PBIP: Protección marítima en Bangladesh* (Tesis de maestría). Universidad Marítima de Bangladesh, India.
- Ávila-Zuñiga, A. (2018). *Construyendo una política nacional de seguridad marítima* (Tesis doctoral). Universidad Marítima Mundial, Suecia.
- Begazo, J., Borja, C., & Flores, A. (2019). *Propuestas para mejorar la eficacia del sistema de gestión de la protección marítima portuaria nacional: Un cambio en la imagen del comercio exterior del Perú* (Tesis doctoral). Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau”, Perú.
- Bernard, K. (2015). *Protección portuaria – Amenazas y vulnerabilidades, Caso puerto Takoradi* (Tesis de pregrado). Universidad Laurea de Ciencias Aplicadas de Leppavaara, Finlandia.
- Elizalde, P. (2012). *La incidencia de las normas de protección marítima en el transporte marítimo* (Tesis doctoral). Universidad Autónoma de Barcelona, España.
- Evans, F. (2004). *Protección marítima y portuaria*. Estados Unidos: Chelsea House.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill.
- Klein, N. (2011). *Protección marítima y la ley del mar*. Inglaterra: Oxford.

- Jeong, J. (2013). *Progreso y desafíos: diez años después del Código PBIP* (Tesis de maestría). Universidad Marítima Mundial, Suecia.
- Khwela, C. (2009). *La importancia de la protección portuaria a la protección marítima*. Universidad de Stellenbosch, Sudáfrica.
- Marí, R., Rodrigo, J., & Librán, A. (2012). España: Marge Books.
- OMI., & OIT. (2003). *Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos*. Suiza: MESSHP.
- OMI. (2012). *Guía sobre protección marítima y el Código PBIP*. Reino Unido: FSC.
- OMI. (2016). *Orientaciones para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima*. Reino Unido: SE1 7SR.
- Paraskevi, P. (2015). *Protección a bordo: Formación, Medidas, y nuevas regulaciones*. Academia Marítima de Marina Mercante, Grecia.
- Peña, F. (2017). *Protección portuaria: Una guía para un plan nacional*. Estados Unidos: Departamento de Transporte.
- Wiley, J. (2008). *Directrices para el transporte de químicos. Seguridad, protección y riesgos*. Estados Unidos: CCPS.
- Vara, A. (2018). *Pasos para elaborar proyectos de investigación científica – Cuantitativa, Cualitativa y Mixta*. Perú: Editorial San Marcos.

## **Referencias hemerográficas**

Willis, H. (2004). *Evaluación de la seguridad global: Cadena de suministro de la carga contenedorizada*, 12-13.

## Referencias electrónicas

APN. (2019). *Resolución de acuerdo de directorio N° 044-2017-APN/DIR.*

Recuperado de <https://www.apn.gob.pe/>

CDN. (2019). *Sistema Peruano de Información Jurídica.* Recuperado de

[https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/19072/1\\_0\\_2073.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/19072/1_0_2073.pdf)

Ccocoa. (2019). *¿Qué es un puerto marítimo?, sus tipos y características.*

Recuperado de <https://ccocoa.com/que-es-un-puerto-maritimo-sus-tipos-y-caracterisiticas/>

DHN. (2019). *Cartas Raster.* Recuperado de [https://www.dhn.mil.pe/cartas\\_raster](https://www.dhn.mil.pe/cartas_raster)

El peruano. (2019). Aprueban la incorporación a las normas nacionales de las

enmiendas adoptadas a la regla 2, del Capítulo VI, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, Convenio SOLAS 1974. *Recuperado de*

<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-la-incorporacion-a-las-normas-nacionales-de-las-enm-resolucion-directoral-no-0535-2016-mgpdgcg-1420748-1/>

Indriago, J. (2018). *Curso de sensibilización, seguridad portuaria y el Código PBIP.*

Recuperado de <https://es.calameo.com/read/00556610725960623bc6e>

Logísticamx. (2017). *Mueve transporte marítimo más del 90 % del comercio*

*mundial.* Recuperado de <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/78999-mueve-transporte-maritimo-mas-del-90-del-comercio-mundial>

- Ministerio de Fomento de España. (2017). *Sector y estrategia portuaria*. Recuperado de <https://www.puertogijon.es/wp-content/uploads/2017/03/Sector-y-Estrategia-Portuaria-N1.pdf>
- Nauticarobinson. (2019). *Guía sobre protección marítima y el Código PBIP*. Recuperado de <https://www.nauticarobinson.com/libros/guia-sobre-proteccion-maritima-y-el-codigo-pbip/9789280131109/>
- OMI. (2019). *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS)*. Recuperado de [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
- Plataforma digital única del Estado Peruano. *Decreto supremo N° 003 – 2004 – MTC*. Recuperado de <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9988-003-2004-mtc>
- Opazo, M. (2019). *El transporte marítimo mundial*. Recuperado de <http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc>
- Quiroga, M. (s.f.). *Actualización del plan nacional de desarrollo portuario*. Recuperado de <http://www.apam-peru.com/documentacion/BIBLIOTECA/Presentaciones/alcancesyarticulaciones.pdf>
- Silva, V. (2019). *Guía fácil para principiantes Código PBIP*. Recuperado de <http://portalcip.org/wp-content/uploads/2019/06/Easy-Guide-for-Beginners-on-ISPS-Code-SPAN.pdf>

## **ANEXOS**

## ANEXO 1

### MATRIZ DE CONSISTENCIA

**TÍTULO:** VISIÓN PROSPECTIVA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE UN COMITÉ ASESOR SOBRE PROTECCIÓN DEL PUERTO EN EL PERÚ, 2020.

**AUTORES:** Bachiller en Ciencias Marítimas ALARCÓN Apolinario, Melissa Esthefany – Bachiller en Ciencias Marítimas HIDALGO Bonilla, Jackeline Natthaly

PROBLEMA	OBJETIVOS	CATEGORÍAS DE ANÁLISIS	TECNICAS PARA PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LOS DATOS	
<p><b>Problema general</b> ¿Cómo se desarrollará la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el Perú, 2020?</p> <p><b>Problemas específicos</b> ¿Qué marco legal se encuentra involucrado con la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto?</p> <p>¿Cómo es la situación actual sobre la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto llevada a cabo por la Autoridad Portuaria Nacional?</p> <p>¿Quiénes serían los posibles integrantes que conformarán el</p>	<p><b>Objetivo general</b> Analizar con visión prospectiva el desarrollo de la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el Perú, 2020.</p> <p><b>Objetivos específicos</b> Comprender el marco legal involucrado con la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto.</p> <p>Examinar la situación actual sobre la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto llevada a cabo por la Autoridad Portuaria Nacional.</p> <p>Identificar los posibles integrantes que conformarán el Comité Asesor</p>	-Implantación de un Comité Asesor sobre Protección del Puerto	<p>En el procesamiento de la información recabada del cuestionario exploratorio y la entrevista aplicada se aplicaron las técnicas de palabras clave en contexto, corte y clasificación, con los cuales se extrajeron categorías emergentes en razón de cada subcategoría de análisis realizando las teorizaciones correspondientes que conlleve a una teorización final. Dicho proceso se realizó haciendo uso del programa Microsoft Word.</p>	
		<b>SUB CATEGORÍAS DE ANÁLISIS</b>		<p>-Marco legal</p> <p>-Situación actual</p> <p>-Estructura</p> <p>-Visión proyectiva</p> <p>-Sensibilización en aspectos de protección</p>
		<b>METODO Y DISEÑO</b>		<p>ENFOQUE: Cualitativo</p> <p>TIPO: Básica</p> <p>NIVEL: Exploratorio</p> <p>DISEÑO: Fenomenológico</p> <p>Vara (2015) y Hernández, Fernández y Baptista (2014)</p>
		<b>MUESTRA NO PROBABILÍSTICA</b>		<p>-Intencional: 10 unidades de información.</p> <p>-Por rastreo: 10 unidades de información.</p> <p>Total de unidades de información: 20</p>
			<b>TECNICA, INSTRUMENTO Y HERRAMIENTA DE RECOLECCIÓN DE DATOS</b>	

<p>Comité Asesor sobre Protección del Puerto?</p> <p>¿Qué visión proyectiva se maneja sobre la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto?</p> <p>¿Cómo es la situación actual sobre sensibilización en aspectos de protección en el contexto nacional?</p> <p>¿Cuál es la visión prospectiva sobre la Implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el contexto nacional?</p>	<p>sobre Protección del Puerto.</p> <p>Establecer una visión proyectiva de las ventajas y desventajas sobre la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto.</p> <p>Entender la situación actual sobre la sensibilización en aspectos de protección en el contexto nacional.</p> <p>Formular una visión prospectiva sobre la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el contexto nacional.</p>		<p>-Técnicas: Encuesta y entrevista.          -Instrumento: Investigadoras y cuestionario exploratorio.          -Herramienta: Guía de entrevista.</p>
--	--	--	--

## ANEXO 2

### ATAQUES QUE DIERON ORIGEN A LA CREACIÓN DE UN MARCO REGULATIVO EN ASUNTOS DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

<b>Evento</b>	<b>Infraestructura</b>	<b>Descripción</b>
Bombardeo en Londres 07 Julio 2005	Transito público (carretera y ferrocarril)	El 7 de julio de 2005 Los bombardeos de Londres fueron una serie de explosiones de bombas terroristas coordinadas que golpearon el sistema de transporte público de Londres durante la hora pico de la mañana. Tres bombas explotaron en tres trenes subterráneos de Londres, mientras que una cuarta bomba explotó en un autobús. El bombardeo mató a 52 pasajeros. y los cuatro terroristas suicidas, hirieron a 700 y causaron una severa distribución de todo el día de la infraestructura de telecomunicaciones móviles y de transporte de la ciudad
Madrid España Bombardeo 11 de marzo 2004	Transito publico	El incidente del tren de Madrid del 2004 consistió en una serie de bombardeos coordinados contra las cercanías (tren de cercanías) en la mañana del 11 de marzo de 2004, matando a 191 personas y destruyendo aproximadamente 2000
9/11 11 septiembre 2001	Aerolíneas comerciales	El ataque del 11 de septiembre en los Estados Unidos consistió en el secuestro de cuatro aerolíneas comerciales que resultaron en la destrucción de las dos torres del centro mundial de la tarde, daños al Pentágono y fue responsable de casi 3000 muertes.
USS COLE 12 octubre 2000	Militar	Este ataque fue un ataque suicida con bomba contra el destructor de la Marina de los EE. UU., El USS cole, el 12 de octubre de 2000, mientras estaba anclado en el puerto yemení de Adén, diecisiete marineros murieron en el ataque, que a menudo se ve como un precursor del ataque terrorista del 11 de septiembre. en suelo estadounidense
Ataque del Gas Sarin en el metro de Tokyo 20 marzo 1995	Transito publico	El ataque del 20 de marzo de 1995 fue un acto de terrorismo doméstico en Japón perpetrado por miembros de Aum Shinrikyo (un culto religioso japonés) en

		cinco ataques coordinados, los conspiradores liberaron gas sarín en varias líneas del metro de Tokio, matando a 12 personas e hiriendo gravemente a 50. y causando problemas de visión temporales a casi mil personas más
Guerra de Iraq	Robo (carretera)	El cloro reportado se ha utilizado recientemente en bombardeos en Iraq con la intención de incitar al miedo adicional y al caos de una exposición secundaria al cloro.
Ataques generales	Oleoductos	En todo el mundo ha habido numerosos ataques reportados contra petróleo y oleoductos con la intención de crear una distribución económica.
Ataque terrorista	buque de pasaje "Achille Lauro"	El secuestro del buque de pasaje "Achille Lauro" por terroristas del Frente de Liberación Palestina en aguas egipcias, quienes exigían la liberación de 50 palestinos recluidos en prisiones israelíes, fue el que más protagonismo alcanzó en los medios de comunicación por el asesinato del ciudadano judío estadounidense Leon Klinghoffer, el 8 de octubre de 1985, en la cubierta 32 principal de la nave y a la vista de toda la prensa internacional, para luego lanzar el cuerpo por la borda
		Este suceso, puso en evidencia la vulnerabilidad de los buques comerciales, frente a ataques terroristas, provocando que la OMI prestará especial atención a los problemas de protección marítima; revisando la propuesta que presento Estados Unidos, en la 14va Asamblea realizada en noviembre de 1985, sobre la necesidad de tomar medidas preventivas respecto a este tipo de actos ilícitos que amenazan la seguridad de los buques, la protección de sus pasajeros y tripulantes
Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima	Conferencia internacional sobre la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima	Años después, en marzo de 1988 en Roma, La Conferencia internacional sobre la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima adoptó el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, denominado

		<p>Convenio SUA 33 (Suppression of Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation), el cual entró en vigor en 1992.</p>
		<p>El objetivo principal del Convenio fue garantizar que se impongan las oportunas sanciones a las personas que cometan actos ilícitos contra los buques.</p> <p>Determinó como actos ilícitos: El apoderarse de los buques por la fuerza, actos de violencia contra las personas a bordo, y la colocación de artefactos a bordo que pueden destruirlos o dañarlos. Además, el Convenio obliga a los Gobiernos signatarios a procesar o a conceder la extradición de los presuntos delincuentes.</p>
Ataque terrorista Al Qaeda	Destructor "USS Cole"	<p>Tras el ataque suicida ocasionado por el grupo terrorista Al Qaeda al destructor "USS Cole" el 12 de octubre del 2000 en el puerto de Adén, en Yemen, donde resultaron 17 muertos y más de 30 heridos, el Comité Jurídico de la OMI aprobó en octubre de 2001 la revisión del Convenio SUA.</p>
Ataque terrorista	Buque tanque "Limburg"	<p>Con los ataques del 11 de setiembre del 2001, la piratería pasó de ser una actividad motivada por fines económicos a ser catalogada como una fuente potencial de financiación de actos y atentados terroristas; que sumado al ataque, por una embarcación menor cargada de explosivos, al buque tanque petrolero de bandera francesa "Limburg" en Yemén en el año 2002, se pudo evidenciar la clara vulnerabilidad de los buques y de los puertos dedicados al tráfico comercial, frente a un eventual ataque terrorista, generando preocupación en los operadores de buques y autoridades portuarias.</p>
Enmiendas al Convenio SOLAS 74,		<p>Tomando en consideración los nefastos acontecimientos producidos por eventos terroristas al buque de pasaje "Achille Lauro", el buque de guerra "USS Cole", el atentado a las Torres Gemelas de Nueva York y al "B/T Limburg" la OMI tomó medidas concretas y rigurosas direccionadas a la prevención de ataques terroristas en los buques, con lo</p>

		que se reforzó al Convenio SUA, dando origen a la aprobación de una serie de enmiendas al Convenio SOLAS 74, con el auspicio de los Gobiernos contratantes, para potenciar la protección marítima en los buques y las instalaciones portuarias
Código PBIP ó ISPS Code		Es así que, la Conferencia diplomática desarrollada al efecto redactó los nuevos capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS titulados: "Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima y la protección marítima" y el nuevo "Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias" (Código PBIP ó ISPS Code)"

## ANEXO 3

### REPERTORIO DE RECOMENDACIONES PRÁCTICAS SOBRE PROTECCIÓN EN LOS PUERTOS

---

## Apéndice A

### Evaluación de la protección del puerto (EPP)

#### Introducción

1. La «matriz de análisis de amenazas y riesgos» (MAAR) es un método simplificado, basado en el cálculo de los riesgos, y una herramienta que sirve para la realización de una EPP. Pero se trata tan sólo de un instrumento entre otros muchos, y se presenta aquí a modo de ejemplo.
2. Su finalidad es identificar las amenazas, para adoptar y recomendar medidas de neutralización que sirvan para impedir, detectar y atenuar las consecuencias de cualquier posible incidente. Dicho análisis puede suponer una valiosa contribución a la hora de asignar recursos, formular previsiones, planificar emergencias y elaborar presupuestos.
3. Para que mantenga su eficacia, la MAAR debería actualizarse con tanta frecuencia como requiera la evolución de las circunstancias. Normalmente, esta tarea incumbirá a la autoridad designada, que debería establecer y mantener un estrecho vínculo con los comités de protección, y con los principales clientes y proveedores de servicios comerciales e industriales.
4. Además de las amenazas más evidentes, la lista de posibles objetivos debería ser lo más exhaustiva posible, teniendo debidamente en cuenta la función o funciones del puerto, el entorno portuario, jurídico, político, social geográfico y económico del país, así como el entorno de protección específico del puerto.

#### La evaluación

5. El cuadro 1 es la versión en blanco de la matriz de análisis de amenazas y riesgos (MAAR). Dicha matriz tiene por objeto comparar y evaluar las medidas de protección destinadas a reducir, de manera independiente, la vulnerabilidad o el impacto de la amenaza y por ende, colectivamente, la puntuación total del riesgo. Debe tenerse en cuenta que al introducir una medida de protección respecto de una amenaza determinada puede aumentarse el riesgo asociado a otra amenaza.
6. **Objetivos potenciales (OP).** (Debería incluirse un cuadro independiente para cada objetivo potencial.) Identificar los objetivos potenciales mediante una evaluación de las funciones y operaciones, las zonas vulnerables, los puntos o las personas importantes del puerto y de sus inmediaciones, para determinar si un acto ilícito contra los mismos pudiera incidir negativamente en la protección o el funcionamiento del puerto, o en la protección del personal.
  - 6.1. Debería determinarse quién es el propietario o responsable del objetivo potencial identificado. Por ejemplo:
    - 6.1.1. El operador del puerto o el Estado Miembro es el propietario o responsable del mismo y lo controla directamente.
    - 6.1.2. El operador del puerto o el Estado Miembro es el propietario directo del mismo, pero lo ha cedido en arrendamiento, en concesión, o ha permitido su uso o control por terceros.
    - 6.1.3. Terceros son propietarios, controlan u operan el objetivo potencial.
      - 6.1.3.1. Entidades representadas en el CAPP.
      - 6.1.3.2. Entidades no representadas en el CAPP (en cuyo caso convendría estudiar si su incorporación al CAPP resulta oportuna y/o redundante en beneficio de la comunidad portuaria).
  7. Debería determinarse si se han adoptado medidas de protección, por ejemplo un vallado perimetral, control de accesos y/o patrullas de vigilancia de los objetivos potenciales. En caso afirmativo, hay que determinar si resultan eficaces y si pueden mejorarse.
  8. **Situación de amenaza** (columnas A y B del cuadro 1). Considerar las situaciones de amenaza, de origen tanto interno como externo, a las que pueda ser vulnerable el objetivo potencial

---

determinado (para ello, resulta indispensable la colaboración de la policía y de los servicios de información y de seguridad).

8.1. Ejemplos, entre otros, de situaciones de amenaza que podría resultar oportuno tomar en consideración:

8.1.1. Un ataque directo que provoque lesiones y muertes o que destruya las funciones y la infraestructura del puerto. La sustracción de vehículos o buques para su utilización como medio para infligir daños por impacto. La emisión de sustancias nocivas o peligrosas desde vehículos, buques o zonas de almacenamiento, etc.

8.1.2. El sabotaje.

8.1.3. El secuestro, para pedir un rescate o con fines de extorsión o coercitivos.

9. **Amenaza** (columna C del cuadro 1). Debería evaluarse la probabilidad de que se produzca un incidente, con arreglo a la siguiente escala:

3 – alto

2 – mediano

1 – bajo.

La asignación de una puntuación a la amenaza podría basarse en cierta información obtenida o en las características conocidas del objetivo potencial.

10. **Vulnerabilidad** (columna D del cuadro 1). La vulnerabilidad del objetivo potencial respecto de cada amenaza puede evaluarse como sigue:

4 – Las medidas de protección son inexistentes o ineficaces (por ejemplo: libre acceso al objetivo, objetivo no vigilado, personal no capacitado, objetivo muy vulnerable);

3 – Las medidas de protección son mínimas (por ejemplo: zonas de acceso restringido no definidas claramente, procedimientos de control de acceso inadecuados, falta de un programa de formación establecido, objetivo susceptible de sufrir ciertos tipos de daño);

2 – Las medidas de protección son satisfactorias (por ejemplo: zonas de acceso restringido claramente definidas y control eficaz de accesos controlados a las mismas, un programa de formación establecido, una sensibilización adecuada sobre protección y riesgos, y un objetivo no fácilmente dañable);

1 – Las medidas de protección son totalmente eficaces (por ejemplo: todas las del nivel «2» o superior, que permitan pasar rápidamente a un nivel de protección superior si es necesario; un objetivo difícil de dañar o con la suficiente redundancia para evitar las interrupciones aun en el caso de que ciertas funciones resulten dañadas);

11. **Impacto**. Evaluar el impacto (las consecuencias) de cada incidente que pudiera afectar al objetivo potencial y al puerto, en caso de que ocurra. La autoridad designada puede cambiar prioridades e «impactos» determinados en el caso de un puerto concreto con el fin de cumplir las exigencias nacionales en materia de protección.

5 – Dañino para la protección y la seguridad. (Probabilidad de que se cause muertes y lesiones graves y/o se cree un peligro general para la seguridad y la salud públicas.)

4 – Dañino para la seguridad pública y/o el prestigio nacionales. (Probabilidad de grandes daños para el medio ambiente y/o ciertos elementos de la seguridad y la salud públicas.)

3 – Dañino para el medio ambiente y/o para el funcionamiento del puerto. (Probabilidad de una intervención duradera de las actividades de todo el puerto y/o de grandes pérdidas económicas y de una merma del prestigio nacional.)

2 – Dañino para los bienes, la infraestructura, los servicios de suministro de agua, electricidad, etc., y la protección de la carga. (Probabilidad de paralización de un determinado bien, infraestructura u organización.)

1 – Dañino, al menoscabar la confianza de los clientes y de los usuarios del puerto.

12. **Puntuación de riesgo**. El resultado se obtiene multiplicando el riesgo por la vulnerabilidad y por el impacto.

---

12.1. La puntuación más elevada para una determinada situación será:

Amenaza – Alta.....	3
Vulnerabilidad – No se han contemplado contramedidas.....	4
Impacto – Muertes o lesiones posibles.....	5
<b>Puntuación del riesgo.....</b>	<b>60</b>

12.2. El resultado más bajo será:

Amenaza – Baja.....	1
Vulnerabilidad – Plena.....	1
Impacto – Pequeño.....	1
<b>Puntuación del riesgo.....</b>	<b>1</b>

13. **Prioridad de actuación** (Columna G del Cuadro 1). Tabular y listar las puntuaciones de cada amenaza contra cada uno de los objetivos potenciales facilitarán la fijación del orden de prioridades para hacer frente a cada incidente potencial. El proceso debería dar lugar a indicaciones acerca de las medidas necesarias para evitar, detectar y atenuar las consecuencias de posibles incidentes, de los recursos disponibles o necesarios, y sobre las medidas de protección adecuadas.

14. Cuando se identifique el objetivo potencial y se determinen y evalúen las medidas de protección más apropiadas se debería considerar el historial y el *modus operandi* de grupos ilegales que pudieran operar en la zona al evaluar las situaciones probables.

15. Esto es una reducción evaluada del resultado para cada situación, basada en la eficacia percibida de las medidas de protección cuando se lleven a la práctica. El resultado debería servir para orientar acerca de las iniciativas y recursos que mejor podrían contribuir a disuadir los ataques contra el objetivo potencial. También puede dar indicaciones acerca de los objetivos o amenazas que no haga falta tomar en consideración, o que la medida de protección de que se trate no sea viable por falta de recursos u otras limitaciones.

16. La MAAR de cada objetivo potencial debería cotejarse con una matriz general en la que figuren las situaciones de amenaza similares y las medidas de protección normales y reconocidas para obtener la máxima eficacia. Será igualmente posible agrupar varios objetivos potenciales bajo una misma medida de protección. Por ejemplo, uno o más objetivos potenciales pueden ser protegidos por una valla perimetral con un control de exceso. Cabe la posibilidad de trasladar una operación vulnerable en una parte remota del puerto a otra más segura. Deberían tomarse en consideración todas las medidas viables.

17. La MAAR debidamente completada, acompañada de un resumen consolidado de todas las medidas de protección analizadas y que puedan ponerse en práctica, debería servir de base para la formulación del plan de protección del puerto.

### **Ejemplo de evaluación**

En el ejemplo siguiente se ilustran las diez fases de una evaluación de protección mediante la aplicación de la MAAR para una situación de amenaza concreta: la destrucción de la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria con explosivos.

**Cuadro 1. Matriz en blanco de análisis de amenazas y riesgos (MAAR)**

**Objetivo potencial: personas/lugar/ubicación (especificarse cada OP de la zona portuaria que no está cubierto por PPIP u otro plan oficial)**

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						

**Fase 1. Indicar en la columna B una situación hipotética verosímil**

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria					

La viabilidad de la situación se determina mediante la evaluación de la protección del puerto correspondiente

La torre es un elemento crucial de las comunicaciones funcionales y comerciales del puerto, y aloja asimismo los repetidores de las comunicaciones de los servicios locales de policía y de emergencias; además la torre soporta servicios de repetidor de telefonía móvil de la zona. Actualmente, la torre está protegida contra las intrusiones ocasionales o intencionales mediante una alambrada de cuchillas, de dos metros de altura y con un diámetro de 15 metros, y está situada en una zona cuyo acceso no está restringido, a unos 200 metros de las oficinas administrativas del puerto, en un terreno llano accesible por todos los lados y por un camino de acceso desde las vías de circulación públicas de la zona a 20 metros del vallado del perímetro. Sólo se accede al recinto para proceder a labores de revisión y mantenimiento de los elementos de la torre así como para áreas estacionales como, por ejemplo, el corte del césped por contratistas aprobados por el puerto. Hay una patrulla de vigilancia que visita y comprueba la existencia de posibles señales de daños o intrusiones, una vez durante el día y otra durante la noche. La torre podría ser fácilmente dañada por un dispositivo explosivo arrojado sobre la valla, colocado contra la misma o un coche bomba conducido hasta el recinto o situado en la vía de servicio de acceso.

**Fase 2. Indicar en la columna C la puntuación de la amenaza que corresponde a esta situación hipotética**

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	1				

Valoración de la amenaza, sobre la base de la información de los servicios secretos, del nivel de protección, de las medidas de disuasión en vigor y de otros factores pertinentes

A esta situación le corresponde una puntuación de riesgo «1-bajas», porque no se ha recibido ninguna información de los servicios secretos que indique que, de momento, las instalaciones de comunicación vayan a ser un objetivo. La puntuación puede ser de «2-mediano» o «3-alto» sobre la base de la información de los servicios secretos.

Fase 3. Indicar en la columna D la puntuación de la vulnerabilidad correspondiente a esta situación hipotética

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	1	2			

La vulnerabilidad es la posible susceptibilidad de un objetivo potencial frente a una amenaza determinada

En este ejemplo, la amenaza es el deterioro de la torre de comunicaciones con explosivos. Se da a la vulnerabilidad una puntuación de «2-medidas de protección satisfactorias», porque el vallado perimetral existente y las patrullas de vigilancia constituyen un factor de disuasión suficiente.

Fase 4. Indicar en la columna E la puntuación del impacto correspondiente a esta variante

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	1	2	3		

El impacto es la consecuencia de un incidente y de sus repercusiones sobre la protección y la seguridad y la salud públicas, etc.

En este ejemplo, se da al impacto la puntuación «3-dañino para el funcionamiento económico del puerto», ya que no hay una torre de comunicaciones auxiliar, por lo que su destrucción suspendería las actividades en el puerto durante cierto tiempo, hasta que se efectuaran las reparaciones, con las grandes pérdidas económicas consiguientes. Puede reducirse aún más el impacto si hay un elemento duplicado (por ejemplo, una segunda torre de comunicaciones, auxiliar) o si el objetivo es fácil de reparar. Puede aumentar, por el contrario, si no existe tal elemento duplicado o si fuera difícil proceder a la sustitución del objetivo.

**Fase 5. Calcular en la columna F la puntuación de riesgo**

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A 1	B Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	C 1	D 2	E 3	F 6	G

La puntuación inicial se ha calculado multiplicando las columnas C, D y E. En este ejemplo, la puntuación inicial sería «6» (1 x 2 x 3 = 6).

**Fase 6. Determinar la acción prioritaria en la columna G (después de efectuar varios cálculos sobre la situación hipotética)**

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A 1	B Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	C 1	D 2	E 3	F 6	G

La acción prioritaria se basa en la puntuación inicial de cada situación. La determinación de las acciones prioritarias a partir de la puntuación inicial de riesgo permite distinguir rápida y fácilmente las diferentes situaciones, y puede contribuir a concentrar y asignar unos recursos escasos, sobre todo cuando se evalúa un gran número de situaciones.

### Fase 7. Determinar nuevas puntuaciones y prioridades de actuación, basadas en la evolución de la amenaza, de la vulnerabilidad o del impacto

Situación hipotética num.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	2	2	3	12	

**Toda una serie de factores pueden cambiar la puntuación de riesgo inicial.** Por ejemplo, si la amenaza pasa de 1 a 2, la puntuación de riesgo podrá subir de «6» a «12» (la columna C pasa de «1» a «2», luego  $2 \times 2 \times 3 = 12$ , *cf supra*). Cuando suba la puntuación de amenaza, quienes se dediquen a desarrollar nuevas medidas de protección podrán valerse de este cuadro para volver a calcular hasta qué punto las medidas de reducción de la vulnerabilidad o del impacto pueden rebajar la puntuación de riesgo. Si se estima que «6» es un nivel aceptable de riesgo se podrían considerar medidas de reducción de la vulnerabilidad o del impacto a fin de reducir los valores de las columnas D y E, con objeto de que la puntuación de riesgo en la columna F no sea superior a «6».

### Fase 8. Aplicación de medidas destinadas a reducir la vulnerabilidad

Como se ha dicho al hablar de la Fase 1, la torre está protegida contra todo acceso ocasional o intrusión por una alambrada de cuchillas, de dos metros de altura y un diámetro de 15 metros, y está situada en una zona cuyo acceso no está restringido, a unos 200 metros de las oficinas administrativas del puerto, en un terreno llano accesible por todos los lados y por un camino de acceso desde las vías de circulación públicas de la zona, a 20 metros del vallado del perímetro. El acceso se limita a los servicios necesarios para el mantenimiento de los componentes de la torre y a tareas estacionales como el corte del césped por contratistas aprobados por el puerto. Hay una patrulla de vigilancia que visita y detecta los daños o las intrusiones una vez de día y otra por la noche. Con tales medidas, la puntuación de la vulnerabilidad era de «2». Ahora bien, si se toman medidas adicionales para reducir la vulnerabilidad consistentes, por ejemplo, en la presencia de una fuerza de vigilancia permanente *in situ*, o si se restringe el acceso a la zona, la puntuación de la vulnerabilidad puede reducirse de «2» a «1» – medidas de protección plenamente eficaces». Así pues, con una vulnerabilidad en la columna D que pasa de «2» a «1», como puede apreciarse a continuación, se obtiene una nueva puntuación de riesgo de «6».

Situación hipotética num.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	2	1	3	6	

### Fase 9. Aplicación de medidas destinadas a reducir el impacto

La reducción del impacto alterará la cifra de la columna E (Impacto) y reducirá la puntuación total del riesgo. Cabe recordar que la torre es un elemento crucial de las comunicaciones funcionales y comerciales del puerto, y que aloja asimismo los repetidores de las comunicaciones de los servicios locales de policía y de emergencia, además de los repetidores de telefonía móvil de la zona. Dando por supuesto que no hay una torre auxiliar, se citó inicialmente en «3» el impacto de la torre principal, en la columna E. Sin embargo, si se hubiese dispuesto una segunda torre, se habría creado una redundancia adecuada, al reducirse de esa forma el impacto de la pérdida. Así pues, al reducirse el impacto de 3 a 2 — interrupción temporal de las autoridades portuarias debida a dicha redundancia de comunicaciones, como se indica a continuación —, se produce una nueva puntuación de riesgo de 8. Como esto es una mejora en comparación con «12», las personas responsables de la protección en el puerto podrían decidir entonces si son o no necesarias medidas adicionales.

Situación hipotética num.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	2	2	2	8	

### Fase 10. Aplicación de medidas destinadas a reducir la vulnerabilidad y el impacto

Aplicando conjuntamente las medidas de reducción de la vulnerabilidad y las de reducción del impacto discutidas en este ejemplo, la puntuación total de riesgo se reduciría a «4», esto es, muy inferior a la puntuación inicial de «8».

Situación hipotética num.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	2	1	2	4	

Las personas que lleven a cabo la evaluación de protección y las encargadas de aplicar las medidas de protección tendrán que determinar la eficacia en su puerto de las diferentes medidas de reducción de la vulnerabilidad o del impacto.

---

## Apéndice B

### El plan de protección del puerto (PPP)

#### Introducción

1. El PPP debería ser compatible con el Código PBIP, y con los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias.
2. No se pretende que el PPP duplique o sustituya al PPIP. Puede sin embargo identificar las relaciones con las instalaciones portuarias y facilitar la transición de la protección marítima desde el buque a través de las instalaciones portuarias hasta el puerto y viceversa.
3. El PPP debería abordar cuando menos lo siguiente para cada nivel de protección:
  - 3.1. Identificar a la persona del puerto designada para recibir información reservada sobre la protección que pudiera afectar al puerto.
  - 3.2. Medidas destinadas a impedir la introducción en el puerto de armas no autorizadas o de cualesquiera sustancias y dispositivos peligrosos que puedan utilizarse contra las personas, la infraestructura y las instalaciones o bienes del puerto.
  - 3.3. Definir las zonas de acceso restringido del puerto y las medidas encaminadas a impedir todo acceso no autorizado.
  - 3.4. Procedimientos para hacer frente a las amenazas a la protección del puerto, o las violaciones a la misma, mediante la adopción de disposiciones destinadas a salvaguardar las operaciones esenciales en el puerto.
  - 3.5. Aprobar las medidas de protección que se requieran en cada nivel de protección y, en particular, los procedimientos para responder a las instrucciones en materia de protección que pueda dar un Estado Miembro en el nivel de protección 3.
  - 3.6. Procedimientos de evacuación cuando se produzca un incidente de protección.
  - 3.7. Cometido del personal del puerto al que se hayan encomendado responsabilidades en materia de protección.
  - 3.8. Procedimientos de interacción con las actividades de protección en las distintas instalaciones portuarias.
  - 3.9. Procedimientos de revisión y actualización periódicas del plan.
  - 3.10. Procedimientos de notificación de los incidentes de protección.
  - 3.11. Identificar al responsable de la protección del puerto (RPP) y facilitar detalles para poderse comunicar con él durante las 24 horas del día.
  - 3.12. Medidas encaminadas a garantizar la protección de la información contenida en el plan incluyendo cuando proceda, la información protegida por derechos de propiedad de todos los que actúen en el puerto.
  - 3.13. Medidas destinadas a impedir ingerencias o el robo de bienes y material del puerto, así como de la carga, los materiales entrantes y salientes y los suministros.
  - 3.14. Procedimientos de auditoría del plan de protección del puerto.
  - 3.15. Procedimientos para responder a la activación de una alarma de protección de la instalación portuaria o en otras zonas de acceso restringido del puerto.
  - 3.16. Procedimientos encaminados a facilitar el acceso y el movimiento de la gente de mar, incluidos los representantes de organizaciones sociales de la gente de mar y de organizaciones de trabajadores, al puerto, a la instalación portuaria y al buque, según proceda.
4. El plan de protección del puerto puede servir, además, para identificar y dar a conocer:
  - 4.1. La ruta permitida para embarque y desembarque de pasajeros.

---

4.2. La ruta autorizada para el embarque y desembarque de la gente de mar (desde y hacia las instalaciones portuarias, o entre instalaciones portuarias).

4.3. Las zonas de espera y las rutas para el embarque y desembarque (entre buques y entre éstos y las instalaciones portuarias) y el tránsito de mercancías, materiales, suministros y vehículos.

4.4. Las zonas aprobadas de almacenamiento de mercancías y materiales peligrosos.

4.5. El tipo de interfaz física con las instalaciones portuarias y el movimiento de personas, materiales, suministros y mercancías entre instalaciones portuarias.

4.6. Las rutas seguras y protegidas para el traslado de dispositivos de los que se sospecha que son explosivos y de otros objetos sospechosos, y las zonas seguras para almacenarlos.

### **Cometidos y tareas**

5. La autoridad designada debería exigir que en todos los puertos se establezca un PPP y se designe un RPP encargado, junto con el CAPP, de la aplicación del plan.

### **Formato y contenido del PPP**

6. Se proporciona a continuación un ejemplo para facilitar la elaboración del PPP, que pudiera contener la siguiente información:

7. **Página de cubierta**

Nombre de la zona portuaria

Lista de planes asociados

Lista de los miembros del comité asesor sobre la protección del puerto

Nombre, título y firma de la persona que aprueba el plan

Fecha de aprobación

Autoridad que lo emite

Fecha de emisión

8. **Lista de distribución** de las partes del plan clasificadas o no clasificadas como confidenciales.

9. **Registro de los cambios introducidos:** explicación de los procedimientos para los cambios y las tareas de los gestores del plan destinadas a modificar y llevar a la práctica los cambios introducidos en el mismo.

10. **Índice:** los apéndices pueden servir para disociar la información confidencial o delicada desde el punto de vista comercial, distribuyéndola únicamente a los miembros de la comunidad portuaria autorizados para recibirla.

11. **Introducción:** una explicación de los antecedentes, las circunstancias y el objetivo del plan de protección del puerto, detallando los principales objetivos y políticas en materia de protección, por ejemplo: disuadir, detectar y reaccionar propiciando un mayor grado de sensibilización y una formación en materia de protección.

12. **Declaración de política en materia de protección:** incluir una declaración de la política de protección del puerto.

13. **Supuestos,** por ejemplo:

13.1. Posibilidad de que se cometan en cualquier momento actos ilícitos con poco o ningún aviso.

13.2. La protección de la vida, la salud y la seguridad humanas es la principal consideración en la elaboración del plan.

13.3. El mantenimiento de la libre circulación del comercio y del funcionamiento del puerto reviste una extrema importancia.

---

13.4. Ninguna entidad puede por sí sola proporcionar todos los recursos necesarios para suministrar medidas de protección adecuadas y responder a las consecuencias de un acto ilícito.

13.5. Se activarán, según proceda, otros planes para hacer frente a desastres y contingencias (en relación, por ejemplo, con mercancías y materiales peligrosos o con calamidades naturales) para responder a un incidente de protección.

13.6. Todos los miembros de la comunidad portuaria apoyarán y participarán voluntariamente a la aplicación de las medidas destinadas a garantizar la protección del puerto y de sus operaciones.

14. El documento constitutivo **del Comité asesor sobre la protección del puerto (CAPP)**, o en su caso, el mandato para su constitución:

14.1. Descripción del cometido y de las tareas del CAPP, por ejemplo:

14.1.1. Consultar y asesorar sobre la aplicación del PPP y de otras decisiones relativas a la protección, según proceda.

14.1.2. Elaborar procedimientos para compartir y comunicar la información relacionada con la protección.

14.1.3. Promover la sensibilización en materia de protección como mecanismo disuasorio para que no se cometan actos ilícitos.

15. **Organización y composición del CAPP.** Composición del CAPP y su relación con otros comités de planificación nacionales, locales y portuarias.

16. **El puerto.** Definición del perímetro (límites) geográfico y funcional del puerto, incluidos todas las zonas de agua y modalidades de transporte, infraestructura e instalaciones portuarias y comerciales.

17. Incluir las infraestructuras, las instalaciones, las funciones y los puertos secundarios asociados que puedan verse afectados por una amenaza contra la protección, y que pueden quedar incluidos en el plan principal u otros planes de protección.

18. Enumerar los organismos locales encargados de velar por el cumplimiento de la legalidad y los servicios municipales de emergencia y apoyo (entre ellos, las instalaciones médicas y los hospitales locales) que puedan contribuir a la gestión de la respuesta y de sus consecuencias.

19. **Mapas y gráficos.** Suministro de mapas y gráficos que muestren las características sobresalientes y la ubicación de las operaciones, las instalaciones y las vías y puntos de acceso, incluidos los canales de navegación apropiados. Pueden añadirse al plan a modo de anexo.

20. **Operaciones y funciones.** Pormenores de las operaciones y funciones marítimas y no marítimas.

21. **Actividades y operaciones esenciales.** Descripción de las operaciones esenciales y de otras actividades importantes que se lleven a cabo en la zona portuaria.

22. **Niveles de protección.**

22.1. **Nivel de protección 1.** Nivel en el cual se aplicarán en todo momento las medidas mínimas de protección apropiadas.

22.2. **Nivel de protección 2.** Nivel en el cual se aplicarán medidas adicionales de protección apropiadas durante un período determinado, por haberse incrementado el riesgo de un incidente de protección.

22.3. **Nivel de protección 3.** Nivel en el cual se aplicarán medidas específicas de protección adicionales por un tiempo limitado, cuando sea probable o inminente un incidente de protección, aunque no pueda identificarse el objetivo específico.

23. **Comunicaciones.** Descripción detallada de los medios utilizados para dar a conocer los niveles de protección y los cambios de los mismos, y los métodos para dar la alarma cuando surja un incidente.

24. **Operaciones, procedimientos y medidas de protección.** Tabular y enumerar con detalle todas las operaciones y medidas de protección que hayan de aplicarse en el puerto, en cada nivel de protección, como respuesta a materias especificadas en la evaluación de la protección.

---

25. Debería abarcarse la protección personal, el perímetro y las barreras físicas, el control del acceso y todas las medidas de protección aprobadas. Deberían detallarse los cometidos y tareas de todos los miembros de la comunidad portuaria, para establecer, supervisar o controlar, según proceda, las zonas de acceso restringido y las vías de navegación.

26. Puede ser conveniente emplear los procedimientos ya existentes para facilitar la comunicación, la organización y la realización de simulacros. Donde existan procedimientos operativos e instrucciones de trabajo adecuados, cabe la posibilidad de añadir elementos de protección. Por ejemplo, si existe un procedimiento documentado para verificar el contenido de vehículos entrantes cotejándolo con otra documentación o información, será posible integrar en el procedimiento existente la inspección de ese contenido.

### **Cometidos, recursos, autoridades y tareas**

27. Procede detallar cómo y quiénes van a aplicar los procedimientos en materia de protección.

### **Relaciones con otros planes y organizaciones**

28. Enumeración de los demás planes y organizaciones que pueden contribuir al PPP, estar relacionado con o influir en el mismo.

### **Respuesta y gestión de crisis**

29. Identificar y enumerar los organismos y personas responsables de tomar medidas para responder o para mitigar la causa o consecuencia de un incidente. Elaborar, tabular y dar a conocer un plan de acción para cada incidente observado.

### **Política para la revisión y mantenimiento del PPP**

30. Definir las políticas y procedimientos para revisar y mantener el PPP.

### **Control y protección del plan**

31. Definir la distribución, la difusión y la protección del PPP, o de partes del mismo, para conseguir la más amplia difusión de sus requisitos, sin comprometer su protección o los derechos de propiedad correspondientes.

### **Formación**

32. Detallar los requisitos de formación del personal para desempeñar su cometido y el su organización para realizar las tareas en el marco del PPP.

### **Simulacros, ejercicios y pruebas**

33. Deberían detallarse los métodos para la realización periódica de simulacros, ejercicios y pruebas del plan, con el fin de comprobar que continúa actualizado y válido para identificar aquellos cambios que podrán afectar a cualquier respuesta crítica, recursos o factor de consecuencia.

---

## Apéndice C

### Referencias

El objeto de la información que se facilita en este apéndice es presentar los fundamentos y las referencias del Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT, así como otras fuentes de información que pueden ser de interés.

1. Pueden verse más detalles en el sitio Web de la OMI: [www.imo.org](http://www.imo.org).
- 1.1. Convenio sobre la seguridad de la vida humana en el mar, de 1974 (SOLAS), modificado.
- 1.2. Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).
2. Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), que puede consultarse en el sitio de la OIT: [www.ilo.org](http://www.ilo.org).
3. Pueden verse más detalles en el sitio Web de Naciones Unidas: [www.un.org/docs](http://www.un.org/docs).
- 3.1. Resolución A/RES/57/219 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, relativa a la protección de los derechos humanos y las libertades fundamentales en la lucha contra el terrorismo.
- 3.2. Resolución 1373(2001) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas: amenazas a la paz y la seguridad internacionales creadas por los actos de terrorismo.

Fuente: Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos. (OMI y OIT, 2003).

## ANEXO 4

### AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

#### ¿Cuáles son las principales funciones de la Autoridad Portuaria Nacional?

Las funciones de la APN, son las siguientes:

1. **a) Elaborar y proponer diferentes planes que incentiven la inversión pública**, así como las convocatorias de la inversión privada, en pro del desarrollo portuario del país.
2. **b) Supervisar la elaboración y propuesta del Plan Nacional de Desarrollo Portuario**, ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.
3. **c) Promover la instauración de diferentes actividades** comerciales y logísticas en las instalaciones portuarias.
4. **d) Coordinar la integración de los diferentes terminales, infraestructuras e instalaciones** portuarias de carácter privado, que se encuentren dentro del Sistema Portuario Nacional, fomentando el desarrollo de cada uno de ellos.
5. **f) Impulsar las actividades económicas portuarias y la constante optimización de sus instalaciones y materiales**, velando por un servicio de excelente calidad que permita la prestación de óptimos servicios a los ciudadanos.
6. **g) Facilitar la entrega de concesiones a empresas del sector privado**, velando por el respeto de los derechos de cada uno de los usuarios de la institución.
7. **h) Fomentar el empleo portuario**, así como la calidad de la labor de cada uno de los trabajadores, a través de constantes capacitaciones que les permitan alcanzar la especialización y polifuncionalidad en sus puestos de trabajo.

De esta forma, a través del cumplimiento de cada una de estas funciones, la APN es capaz de brindar un óptimo servicio a cada uno de los usuarios y ciudadanos que utilicen los principales puertos del país, como medio de transporte de productos, contribuyendo directamente con el desarrollo económico del Perú.

#### ¿Cómo se encuentra organizada la APN en Perú?

La Autoridad Portuaria Nacional del Perú, **conocida por sus siglas APN, se encuentra organizada en diferentes direcciones**, a través de las cuales le es posible manejar y coordinar cada una de Las funciones que te mencionamos en el

párrafo anterior, con el objetivo de mejorar la calidad de los servicios que la entidad ofrece.

En este sentido, la APN del Perú se encuentra organizada a través de las siguientes direcciones:

- **a)** Dirección de Operaciones y Medio Ambiente.
- **b)** Dirección de Planeamiento y Estudio Económico.
- **c)** Dirección Técnica.
- **d)** Oficina General de Administración.

Cada una de estas direcciones, trabajan en conjunto para lograr cumplir con la principal misión de la institución, que no es otra sino la de promover el desarrollo constante y sostenible del Sistema Portuario Nacional, en beneficio del crecimiento económico del país y del bienestar de todos sus ciudadanos.

### **Dirección de Operaciones y Medio Ambiente**

La Dirección de Operaciones y Medio Ambiente de la APN es un órgano perteneciente a la Gerencia General del organismo, el cual se encuentra encargado de promover la emisión de normas y reglamentos administrativos que controlan cada una de las actividades que se realizan a través del servicio portuario.

**Entre las actividades que ejecuta esta importante dirección de la APN, encontramos las siguientes:**

1. **Emitir normas y reglamentos** que sirvan para regular las actividades desarrolladas a través de los principales puertos del país.
2. **Velar por la optimización de cada uno de los materiales utilizados** en las actividades portuarias, con el fin de brindar servicios de alta calidad, que beneficien principalmente al usuario.
3. **Velar por la calidad de cada uno de los servicios que se brinden** en la adyacencias de los recintos portuarios.
4. **Mejorar el funcionamiento de las juntas de operaciones y programación de ingreso**, permanencia y salida de naves en los diferentes puertos del país.
5. **Fortalecer la imagen de la APN en el Sistema Portuario Nacional**, a través de la cooperación entre la institución y la comunidad portuaria.

De esta forma, a través de cada una de las funciones de la Dirección de Operaciones y Medio Ambiente, la APN es capaz de brindar todas las herramientas necesarias para brindar servicios de calidad, y supervisar el cumplimiento de las normas que regulen las actividades operaciones que se lleven a cabo en las instalaciones portuarias.

## **Dirección de Planeamiento y Estudio Económico**

En el caso de la Dirección de Planeamiento y Estudios Económicos, nos encontramos con una dirección que igualmente depende de la Dirección General del sistema portuario, pero que se encarga de organizar, coordinar y administrar todas aquellas actividades que tengan que ver con el proceso de planificación y desarrollo del Sistema Portuario Nacional (SPN).

Además, este organismo también se encarga de realizar la evaluación de gestión de las autoridades portuarias, así como de promover la inversión privada, facilitando la emisión de concesiones portuarias a empresas del sector privado, que cumplan con las normas y lineamientos establecidos.

En este sentido, las principales actividades de las que encarga la Autoridad Portuaria Nacional, son las siguientes:

1. **Guiar el proceso de planificación del SPN**, efectuando la constante evaluación de los resultados.
2. **Elaborar y emitir diferentes normas** que rijan el proceso de planificación del SPN.
3. **Brindar asesoría y asistencia en los procesos de creación de Planes de Desarrollo Portuario Regionales y Planes Maestros.**
4. **Elaborar el Programa Multianual de Inversiones.**
5. **Mantener una constante evaluación a los resultados de la gestión del SPN.**
6. Elaborar planes y convocatorias que incentiven la inversión privada en pro del desarrollo portuario nacional.

En este sentido, la Dirección de Planeamiento y Estudio Económico básicamente se encarga de la emisión de reglas y lineamientos que ayuden a mantener un orden en el desarrollo de las actividades portuarias, así como en la planificación de acciones que contribuyan en la optimización de los servicios portuarios de la nación.

## **Dirección Técnica del APN**

Por otro lado, la Dirección Técnica de la APN es un organismo directamente dependiente de la Dirección General, la cual, entre otras cosas se encarga de lo siguiente:

1. Proponer la creación de normas y reglamentos técnicos, relacionados con la infraestructura y equipamiento portuario del país.

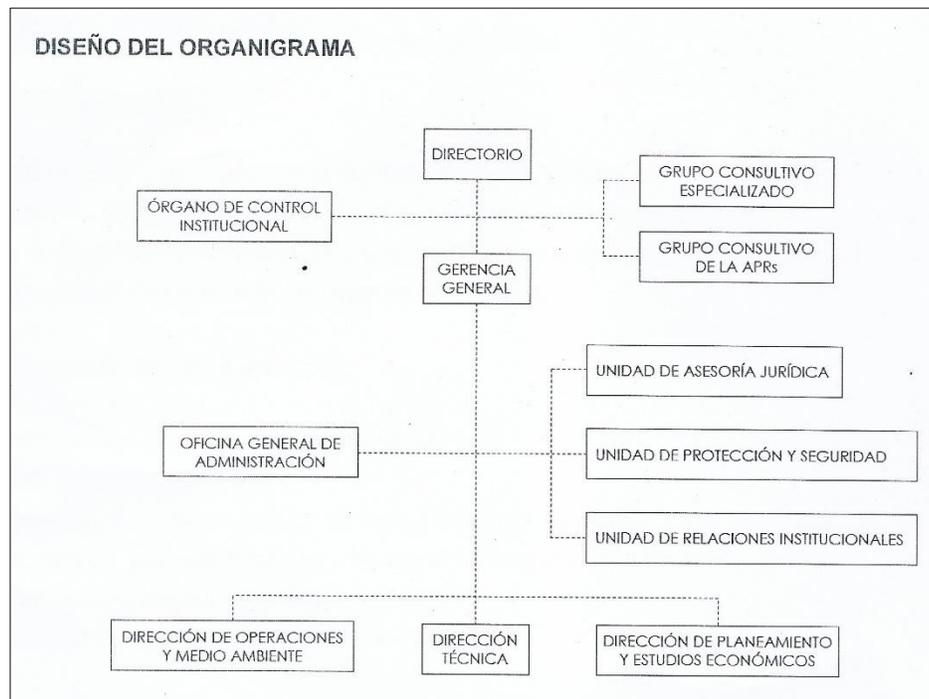
2. Proponer las normas técnicas para el uso de las áreas acuáticas, franjas costeras y zonas portuarias.
3. Evaluar la elaboración de estudios y obras de infraestructura portuaria propuestas por entidades del sector público y privado, y aprobadas por las unidades ambientales de los sectores que se vean involucrados.

Entre otras funciones que buscan crear un ambiente justo en el Sistema Portuario Nacional, con el objetivo de lograr el buen funcionamiento de cada uno de los servicios que se brinden en la institución.

### **Oficina General de Administración**

En este caso nos topamos con el órgano de apoyo de la APN, la Oficina General de Administración, la cual se encarga principalmente de administrar cada uno de los recursos que sean propiedad de la institución, ya sean materiales, financieros o humanos.

Además este importante organismo posee la responsabilidad de controlar el manejo de los fondos financieros de la APN, en cada una de sus etapas de previsión, recaudación y distribución. Es decir, nos encontramos con la dirección que se encarga de administrar cada uno de los sistemas de tesorería de la Autoridad Portuaria Nacional.



Fuente: Recuperado de <https://feelingperu.com/autoridad-portuaria-nacional-apn-peru/#:~:text=Este%20organismo%20fue%20creado%20el,mar%C3%ADtimos%20de%20los%20terminales%20portuarios.>

## ANEXO 5

### DEFINICIONES CONCEPTUALES DE MATRIZ CATEGORIAL

Categorías		Definición conceptual
<b>Categoría de análisis</b>	Implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto	Establecimiento de doctrina y prácticas a través de un órgano con responsabilidades en protección del puerto.
<b>Subcategorías de análisis</b>	Marco legal	Normas de carácter internacional y legal sobre asuntos de protección marítima los cuales corresponden a bases legales que se fundan sobre las doctrinas orientadas al Comité Asesor sobre la Protección del Puerto (CAPP).
	Situación actual	Representa el panorama actual respecto a la implantación del CAPP.
	Estructura	Conjunto de posibles integrantes los cuales compondrán el organigrama estructural del CAPP
	Visión proyectiva	Son las ventajas y desventajas en virtud de la implantación del CAPP.
	Sensibilización en aspectos de protección	Consideraciones generales sobre la comunidad en general en el contexto peruano sobre asuntos de protección marítima.
	Visión prospectiva	Formulación de posibles escenarios sobre la implantación del CAPP en el contexto peruano.

**ANEXO 5**

**CUESTIONARIO EXPLORATORIO SOBRE EL COMITÉ ASESOR SOBRE LA PROTECCIÓN DEL PUERTO (CAPP)**

**CUESTIONARIO EXPLORATORIO SOBRE EL CAPP**

**Fecha:** \_\_\_\_\_ **Carácter: Anónimo**

**Instrucciones:** Responda a las siguientes preguntas según crea conveniente.

**1.- ¿En qué marco legal internacional se establece la creación de los comités de protección de puertos?**

---

---

---

---

---

---

---

---

**2.- ¿Cuáles son los alcances del Convenio SOLAS y de que trata el Capítulo XI?**

---

---

---

---

---

---

---

---

**3.- ¿Cuál es la diferencia entre protección y seguridad?**

---

---

---

---

---

---

---

---

**4.- ¿Cuáles son los alcances del Código PBIP?**

---

---

---

---

---

---

---

---

**5.- ¿Qué medidas establece el Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos, establecido por la OMI y la OIT?**

---

---

---

---

---

---

---

---

**6.- ¿Considera importante la implantación del Comité asesor de protección portuaria en los puertos nacionales? ¿Por qué?**

---

---

---

---

---

---

**7.- ¿Cuáles son los objetivos de la creación de un Comité asesor sobre la protección del puerto según la norma técnica de protección RAD N° 044-2017-APN/DIR?**

---

---

---

---

---

---

## ANEXO 6

### GUÍA DE ENTREVISTA APLICADA A LAS UNIDADES DE INFORMACIÓN QUE FORMAN PARTE DEL MUESTREO POR RASTREO

<b>Marco legal</b>
Internacional
1.-¿Considera que el marco internacional sobre asuntos de protección marítima están a la vanguardia con los actos delictivos que se han suscitado últimamente?
Convenio SOLAS
2.-¿Cree Ud. que el Convenio SOLAS debería establecer normas obligatorias de protección con mayor alcance?
Código PBIP
3.-¿Cuál es su opinión sobre Código PBIP respecto a su alcance en determinación del interfaz buque/instalación portuaria?
Repertorio de recomendaciones
4.-¿Cree Ud. que las medidas que se establecen en el repertorio de recomendaciones debería tomar un carácter obligatorio ?
CAPP
5.-¿Considera importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAPP?
Nacional
6.- ¿Cuál sería la estrategia a adoptarse en el contexto nacional para la implantación del CAPP?
7.-¿Considera que las normas sobre protección y seguridad vinculada a los puertos son distintas o forman parte de un híbrido de cuestiones legales con relación práctica dentro del sector marítimo y portuario?
<b>Situación actual</b>
Inicio de la gestión para implantación del CAPP
8.-¿Desde cuándo se viene gestionando la implantación del CAPP en el ámbito nacional?
Inconvenientes
9.-¿Cuáles son los inconvenientes que se han observado durante la gestión para llevar a cabo su implantación?
Actitud del MTC
10.-¿Cómo califica la actitud del MTC para promover las normas vinculados asuntos de protección portuaria?
Estrategia
11.-¿Cuál es su punto de vista sobre la gestión y la estrategia actual respecto a la implantación del CAPP en el contexto peruano?
<b>Estructura</b>
Integrantes del CAPP
12.-¿Considera que los integrantes que formarían parte del CAPP cumplen con el perfil adecuado?
Autoridad responsable del CAPP
13.-¿Qué autoridad designado u organización debería liderar y ser responsable del CAPP?
Formación
14.-¿Considera que los integrantes e invitados que formarán parte de la estructura del CAPP cuentan con una formación acorde con las responsabilidades y funciones que ejercerán en correspondencia con los objetivos que se persiguen?

<b>Visión proyectiva</b>
Ventajas
15.-¿Qué ventajas traería consigo la implantación del CAPP?
Desventajas
16.-¿Qué desventajas traería consigo la implantación del CAPP?
<b>Sensibilización en aspectos de protección</b>
Comunidad marítima
17.-¿Considera que la comunidad marítima nacional se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?
Comunidad en general
18.-¿Considera que la comunidad en general se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?
Cuerpo político
19.-¿Considera que el cuerpo político de la nación se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?
Acciones de mejora
20.-¿Cómo podríamos mejorar los asuntos de sensibilización sobre protección portuaria en todas las instancias?

## ANEXO 8

### VALIDACIÓN DE TÉCNICA, INSTRUMENTO Y HERRAMIENTA DE RECOLECCIÓN DE DATOS DEL PRESENTE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN



ESCUELA NACIONAL DE MARINA  
MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL  
GRAU"

PROGRAMA ACADÉMICO DE ADMINISTRACIÓN  
MARÍTIMA Y PORTUARIA

#### VISIÓN PROSPECTIVA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE UN COMITÉ ASESOR SOBRE PROTECCIÓN DEL PUERTO EN EL PERÚ, 2020

**"Guía para evaluar la validez de contenido de la herramienta para  
recolección de información (Guía de entrevista)"**

##### **Instrucciones generales:**

A continuación, se plantean una serie de preguntas, las cuales se corresponden con los objetivos específicos contenidos en el informe de tesis.

Para establecer la validez de contenido del instrumento, se le ha suministrado un mapa de la categoría de análisis, en el cual se especifica la relación entre cada pregunta, los indicadores, subcategorías y objetivos.

Para emitir su juicio encontrará la tabla de evaluación específica, dentro de la cual se estableció un conjunto de parámetros o criterios de evaluación que permitirán el análisis de cada uno de los ítems propuestos dentro de la guía de entrevista.

Luego encontrará la evaluación general de la guía de entrevista, donde debe señalar todos aquellos aspectos que a su juicio son relevantes para el desarrollo de la investigación.

Coloque por favor todas las observaciones que pueda tener y recuerde evaluar cada ítem, tomando en cuenta los objetivos que se pretenden lograr.

*Muchas gracias por su colaboración*  
*Bachiller en Ciencias Marítimas Alarcón Apolinario Melissa Esthefany*  
*Bachiller en Ciencias Marítimas Hidalgo Bonilla Jackeline Natthaly*

**Operacionalización de la categoría**

**Objetivo general:** Analizar con visión prospectiva la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el Perú, 2020.

Objetivos específicos	Categoría de análisis	Subcategorías	Indicadores	Ítems
Comprender el marco legal involucrado con la implantación del Comité Asesor sobre Protección del Puerto		Marco legal	Internacional	1. ¿Considera que el marco internacional sobre asuntos de protección marítima está a la vanguardia con respecto a los actos delictivos que se han suscitado últimamente?
			Convenio SOLAS	2. ¿Cree Ud. que el Convenio SOLAS debería establecer normas obligatorias de protección con mayor alcance?
			Código PBIP	3. ¿Cuál es su opinión sobre Código PBIP con respecto a su alcance en determinar la interfaz buque/instalación portuaria?
			Repertorio de recomendaciones	4. ¿Cree Ud. que las medidas que se establecen en el repertorio de recomendaciones debería tomar un carácter obligatorio ?
			CAP	5. ¿Considera importante la elaboración de un conjunto de normas jurídicas de carácter internacional respecto al CAP?
			Nacional	6. ¿Cuál sería la estrategia a adoptarse en el contexto nacional para la implantación del CAPP?

	Implantación del Comité Asesor sobre Protección del puerto			7. ¿Considera que las normas sobre protección y seguridad vinculadas a los puertos son distintas o forman parte de un híbrido de cuestiones legales a implementar dentro del sector marítimo y portuario?
Examinar la situación actual sobre la Implantación del Comité Asesor del Puerto llevada a cabo por la Autoridad Portuaria Nacional		Situación actual	Inicio de la gestión para implantación del CAPP	8. ¿Desde cuándo se viene gestionando la implantación del CAPP en el ámbito nacional?
			Inconvenientes	9. ¿Cuáles son los inconvenientes que se han observado durante la gestión para llevar a cabo su implantación?
			Actitud del MTC	10. ¿Cómo califica la actitud del MTC para promover las normas vinculadas a los asuntos de protección portuaria?
			Estrategia	11. ¿Cuál es su punto de vista sobre la gestión y la estrategia actuales respecto a la implantación del CAP en el contexto peruano?
Identificar los posibles integrantes que conformaran el Comité Asesor del Puerto		Estructura	Integrantes del CAPP	12. ¿Considera que los integrantes que formarían parte del CAPP cumplen con el perfil adecuado?
			Autoridad responsable del CAPP	13. ¿Qué autoridad designada u organización debería liderar y ser responsable del CAPP?
			Formación	14. ¿Considera que los integrantes e invitados que formarán parte de la estructura del CAPP cuentan con una

<p>Establecer una visión proyectiva sobre la Implantación del Comité Asesor del Puerto</p>			<p>formación acorde con las responsabilidades y funciones que ejercerán en correspondencia con los objetivos que se persiguen?</p>
	<p>Visión proyectiva</p>	<p>Ventajas</p>	<p>15. ¿Qué ventajas traería consigo la implantación del CAPP?</p>
		<p>Desventajas</p>	<p>16. ¿Qué desventajas traería consigo la implantación del CAPP?</p>
		<p>Comunidad marítima</p>	<p>17. ¿Considera que la comunidad marítima nacional se encuentra sensibilizada en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p>
<p>Entender los asuntos de sensibilización en aspectos de protección</p>	<p>Sensibilización en aspectos de protección</p>	<p>Comunidad en general</p>	<p>18. ¿Considera que la comunidad en general se encuentra sensibilizada en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p>
		<p>Cuerpo político</p>	<p>19. ¿Considera que el cuerpo político de la nación se encuentra sensibilizado en aspectos de protección portuaria y el beneficio económico que significa para el país?</p>
		<p>Acciones de mejora</p>	<p>20. ¿Cómo podríamos mejorar los asuntos de sensibilización sobre protección portuaria en todas las instancias?</p>

**VISIÓN PROSPECTIVA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE UN COMITÉ  
ASESOR SOBRE PROTECCIÓN DEL PUERTO EN EL PERÚ, 2020**

**Evaluación Específica de cuestionario exploratorio**

**Criterios de evaluación:**

1. La redacción del ítem induce y sugiere la respuesta del mismo.
2. No es pertinente con el objeto formulario.
3. No presenta congruencia con la unidad de análisis.
4. Presenta confusión en su contenido.
5. Presenta demasiada información.
6. Su contenido es repetitivo.
7. Presenta una secuencia inadecuada.
8. Se recomienda su eliminación.
9. Es pertinente.

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									X
2									X
3									X
4									X
5									X
6									X
7									X

**Observaciones:** SIN.

---



---



---



---



---



---

**VISIÓN PROSPECTIVA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE UN COMITÉ  
ASESOR SOBRE PROTECCIÓN DEL PUERTO EN EL PERÚ, 2020**

**Evaluación Específica**

**Criterios de evaluación:**

1. La redacción del ítem induce y sugiere la respuesta del mismo.
2. No es pertinente con el objeto formulario.
3. No presenta congruencia con la unidad de análisis.
4. Presenta confusión en su contenido.
5. Presenta demasiada información.
6. Su contenido es repetitivo.
7. Presenta una secuencia inadecuada.
8. Se recomienda su eliminación.
9. Es pertinente.

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									X
2								X	
3								X	
4									X
5								X	
6									X
7			X						
8									X
9									X
10		X							
11									X
12									X
13									X
14									X
15									X
16									X
17									X
18									X
19									X
20									X

**Observaciones:** El convenio SOLAS trató el tema de la protección portuaria solamente como excepción.

La interfaz buque/puerto no parece ser relevante para el tema bajo análisis.

Dado que el CAP es local, las nuevas medidas jurídicas internacionales serían irrelevantes.

No se entiende la pregunta y no queda clara su relevancia.

Calificar la actitud del MTC podría interpretarse como política.

## Evaluación General

**1. ¿Los ítems se corresponden con la categoría de análisis?**

Sí, salvo por lo expresado.

---

**2. ¿La guía de entrevista permite alcanzar el objetivo de la investigación?**

En general, sí.

Pero yo profundizaría en preguntas adicionales que amplíen las respuestas a las preguntas 15 y 16 buscando las fortalezas y debilidades de implementar un CAP.

---

---

---

**3. Recomendaciones para mejorar la guía de entrevista**

Se debe recordar que lo que se busca es información sobre la implementación de un CAP y la mayoría de la gente desconoce sobre el tema. Tal vez se debería incorporar un resumen de 5 o 10 renglones mencionando los aspectos salientes del CAP. (Salvo que mi visión sea equivocada y las personas a entrevistar estén totalmente al tanto de lo que es un CAP y cómo funciona.

---

**4. Recomendaciones generales para la investigación que se realiza**

Me tomé el atrevimiento de incorporar pequeños detalles de redacción (modificando el texto original), los que han sido resaltados en amarillo. Por supuesto que queda a su consideración dejar el texto original o incorporar alguna o todas mis sugerencias.

**Nombre completo** : Luis Musolino

**Profesión** : Consultor

**Grado académico** : Licenciado en administración naviera

**Características que lo determinan como experto:** Autor de varios libros sobre protección portuaria, titular de una OPR, instructor internacional de protección portuaria.

  
Firma  
DNI 7641891  
Fecha: 10/09/20



ESCUELA NACIONAL DE MARINA  
MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL  
GRAU"

PROGRAMA ACADÉMICO DE ADMINISTRACIÓN  
MARÍTIMA Y PORTUARIA

## VISIÓN PROSPECTIVA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE UN COMITÉ ASESOR SOBRE PROTECCIÓN DEL PUERTO EN EL PERÚ, 2020

**"Guía para evaluar la validez de contenido de instrumento y herramienta  
para recolección de información (Cuestionario exploratorio - Guía de  
entrevista)"**

### Instrucciones generales:

A continuación, se plantean una serie de preguntas, las cuales se corresponden con los objetivos específicos contenidos en el informe de tesis correspondiente al cuestionario exploratorio y la guía de entrevista.

Para establecer la validez de contenido del instrumento, se le ha suministrado un mapa de la categoría de análisis, en la cual se especifica la relación entre cada pregunta, los indicadores, subcategorías, objetivos.

Para emitir su juicio encontrará la tabla de evaluación específica, dentro de la cual se establecieron un conjunto de parámetros o criterios de evaluación que permitirán el análisis de cada uno de los ítems propuestos dentro de la guía de entrevista.

Luego, encontrará la evaluación general de la guía de entrevista, donde debe señalar todos aquellos aspectos que a su juicio son relevantes para el desarrollo de la investigación.

Coloque por favor todas las observaciones que pueda tener y recuerde evaluar cada ítem, tomando en cuenta los objetivos que se pretenden lograr.

*Muchas gracias por su colaboración*  
*Bachiller en Ciencias Marítimas Alarcón Apolinario Melissa Esthefany*  
*Bachiller en Ciencias Marítimas Hidalgo Bonilla Jackeline Natthaly*

**VISIÓN PROSPECTIVA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE UN COMITÉ  
ASESOR SOBRE PROTECCIÓN DEL PUERTO EN EL PERÚ, 2020**

**Evaluación Específica de cuestionario exploratorio**

**Criterios de evaluación:**

1. La redacción del ítem induce y sugiere la respuesta del mismo.
2. No es pertinente con el objeto formulario.
3. No presenta congruencia con la unidad de análisis.
4. Presenta confusión en su contenido.
5. Presenta demasiada información.
6. Su contenido es repetitivo.
7. Presenta una secuencia inadecuada.
8. Se recomienda su eliminación.
9. Es pertinente.

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									✓
2									✓
3									✓
4									✓
5									✓
6									✓
7									✓

**Observaciones:** S/N.

---



---



---



---



---



---

### Evaluación Específica de guía de entrevista

**Criterios de evaluación:**

1. La redacción del ítem induce y sugiere la respuesta del mismo.
2. No es pertinente con el objeto formulario.
3. No presenta congruencia con la unidad de análisis.
4. Presenta confusión en su contenido.
5. Presenta demasiada información.
6. Su contenido es repetitivo.
7. Presenta una secuencia inadecuada.
8. Se recomienda su eliminación.
9. Es pertinente.

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									✓
2									✓
3									✓
4									✓
5									✓
6									✓
7									✓
8									✓
9									✓
10									✓
11									✓
12									✓
13									✓
14									✓
15									✓
16									✓
17									✓
18									✓
19									✓
20									✓

**Observaciones:** SIN.

---



---



---



---



---



---

## Evaluación General

1. ¿Los ítems se corresponden con la categoría de análisis?

Si

2. ¿El cuestionario exploratorio y la guía de entrevista permiten alcanzar el objetivo de la investigación?

Si

3. Recomendaciones para mejorar el instrumento y guía de recolección de información

Ninguna

4. Recomendaciones generales para la investigación que se realiza

Ninguna

**Nombre completo** : Jose Antonio Begazo Bedoya

**Profesión** : Abogado

**Grado académico** : Doctor en Ciencias Maritimas

**Características que lo determinan como experto:**

- Jefe de Ingenieria Marina Mercante

- Docente de Postgrado en ENAMM

- Experiencia Laboral en Empresas del Sector Maritimo Portuario

  
Firma

DNI

Fecha: 16-02-2020



ESCUELA NACIONAL DE MARINA  
MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL  
GRAU"

PROGRAMA ACADEMICO DE ADMINISTRACIÓN  
MARÍTIMA Y PORTUARIA

## VISIÓN PROSPECTIVA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE UN COMITÉ ASESOR SOBRE PROTECCIÓN DEL PUERTO EN EL PERÚ, 2020

"Guía para evaluar la validez de contenido de instrumento y herramienta  
para recolección de información (Cuestionario exploratorio - Guía de  
entrevista)"

### Instrucciones generales:

A continuación, se plantean una serie de preguntas, las cuales se corresponden con los objetivos específicos contenidos en el informe de tesis correspondiente al cuestionario exploratorio y la guía de entrevista.

Para establecer la validez de contenido del instrumento, se le ha suministrado un mapa de la categoría de análisis, en la cual se especifica la relación entre cada pregunta, los indicadores, subcategorías, objetivos.

Para emitir su juicio encontrará la tabla de evaluación específica, dentro de la cual se establecieron un conjunto de parámetros o criterios de evaluación que permitirán el análisis de cada uno de los ítems propuestos dentro de la guía de entrevista.

Luego, encontrará la evaluación general de la guía de entrevista, donde debe señalar todos aquellos aspectos que a su juicio son relevantes para el desarrollo de la investigación.

Coloque por favor todas las observaciones que pueda tener y recuerde evaluar cada ítem, tomando en cuenta los objetivos que se pretenden lograr.

*Muchas gracias por su colaboración*  
*Bachiller en Ciencias Marítimas Alarcón Apolinario Melissa Esthefany*  
*Bachiller en Ciencias Marítimas Hidalgo Bonilla Jackeline Natthaly*

**VISIÓN PROSPECTIVA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE UN COMITÉ  
ASESOR SOBRE PROTECCIÓN DEL PUERTO EN EL PERÚ, 2020**

**Evaluación Específica de cuestionario exploratorio**

**Criterios de evaluación:**

1. La redacción del ítem induce y sugiere la respuesta del mismo.
2. No es pertinente con el objeto formulario.
3. No presenta congruencia con la unidad de análisis.
4. Presenta confusión en su contenido.
5. Presenta demasiada información.
6. Su contenido es repetitivo.
7. Presenta una secuencia inadecuada.
8. Se recomienda su eliminación.
9. Es pertinente.

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									✓
2									✓
3									✓
4									✓
5									✓
6									✓
7									✓

**Observaciones:** Ninguna

---



---



---



---



---



---

**Evaluación Específica de guía de entrevista**

**Criterios de evaluación:**

1. La redacción del ítem induce y sugiere la respuesta del mismo.
2. No es pertinente con el objeto formulario.
3. No presenta congruencia con la unidad de análisis.
4. Presenta confusión en su contenido.
5. Presenta demasiada información.
6. Su contenido es repetitivo.
7. Presenta una secuencia inadecuada.
8. Se recomienda su eliminación.
9. Es pertinente.

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									✓
2									✓
3									✓
4									✓
5									✓
6									✓
7									✓
8									✓
9									✓
10									✓
11									✓
12									✓
13									✓
14									✓
15									✓
16									✓
17									✓
18									✓
19									✓
20									✓

**Observaciones:** Algunos

---



---



---



---



---



---

## Evaluación General

1. ¿Los ítems se corresponden con la categoría de análisis?

Efectivamente

2. ¿El cuestionario exploratorio y la guía de entrevista permiten alcanzar el objetivo de la investigación?

Son técnicos e instrumentos acorde con el proceso.

3. Recomendaciones para mejorar el instrumento y guía de recolección de información

Ninguna.

4. Recomendaciones generales para la investigación que se realiza

Realizar un análisis específico.

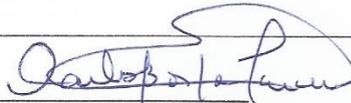
**Nombre completo :** CARLOS BORYA GARCÍA

**Profesión :** OFICIAL DE MARINA MERCANTIL (INGENIERÍA)

**Grado académico :** MAGISTER - DOCTOR EN CIENCIAS MARÍTIMAS

**Características que lo determinan como experto:**

OFICIAL DE MARINA MERCANTIL CON 30 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO, MAGISTER EN ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA Y PORTUARIA, EGRESADO DOCTORADO EN CIENCIAS MARÍTIMAS, ACTUALMENTE JEFE ACADÉMICO PRE Y POST GRADO DE ENAMIN.

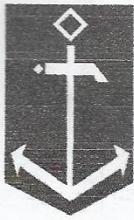


Firma

DNI

08538456

Fecha: 16-02-2020



**ENAMM**  
ALMIRANTE MIGUEL GRAU

ESCUELA NACIONAL DE MARINA  
MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL  
GRAU"

PROGRAMA ACADÉMICO DE ADMINISTRACIÓN  
MARÍTIMA Y PORTUARIA

## VISIÓN PROSPECTIVA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE UN COMITÉ ASESOR SOBRE PROTECCIÓN DEL PUERTO EN EL PERÚ, 2020

**"Guía para evaluar la validez de contenido de instrumento y herramienta  
para recolección de información (Cuestionario exploratorio - Guía de  
entrevista)"**

### Instrucciones generales:

A continuación, se plantean una serie de preguntas, las cuales se corresponden con los objetivos específicos contenidos en el informe de tesis correspondiente al cuestionario exploratorio y la guía de entrevista.

Para establecer la validez de contenido del instrumento, se le ha suministrado un mapa de la categoría de análisis, en la cual se especifica la relación entre cada pregunta, los indicadores, subcategorías, objetivos.

Para emitir su juicio encontrará la tabla de evaluación específica, dentro de la cual se establecieron un conjunto de parámetros o criterios de evaluación que permitirán el análisis de cada uno de los ítems propuestos dentro de la guía de entrevista.

Luego, encontrará la evaluación general de la guía de entrevista, donde debe señalar todos aquellos aspectos que a su juicio son relevantes para el desarrollo de la investigación.

Coloque por favor todas las observaciones que pueda tener y recuerde evaluar cada ítem, tomando en cuenta los objetivos que se pretenden lograr.

*Muchas gracias por su colaboración*  
*Bachiller en Ciencias Marítimas Alarcón Apolinario Melissa Esthefany*  
*Bachiller en Ciencias Marítimas Hidalgo Bonilla Jackeline Natthaly*

**VISIÓN PROSPECTIVA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE UN COMITÉ  
ASESOR SOBRE PROTECCIÓN DEL PUERTO EN EL PERÚ, 2020**

**Evaluación Específica de cuestionario exploratorio**

**Criterios de evaluación:**

1. La redacción del ítem induce y sugiere la respuesta del mismo.
2. No es pertinente con el objeto formulario.
3. No presenta congruencia con la unidad de análisis.
4. Presenta confusión en su contenido.
5. Presenta demasiada información.
6. Su contenido es repetitivo.
7. Presenta una secuencia inadecuada.
8. Se recomienda su eliminación.
9. Es pertinente.

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									✓
2									✓
3									✓
4									✓
5									✓
6									✓
7									✓

**Observaciones:** Ninguna

---



---



---



---



---



---

## Evaluación Específica de guía de entrevista

### Criterios de evaluación:

1. La redacción del ítem induce y sugiere la respuesta del mismo.
2. No es pertinente con el objeto formulario.
3. No presenta congruencia con la unidad de análisis.
4. Presenta confusión en su contenido.
5. Presenta demasiada información.
6. Su contenido es repetitivo.
7. Presenta una secuencia inadecuada.
8. Se recomienda su eliminación.
9. Es pertinente.

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									✓
2									✓
3									✓
4									✓
5									✓
6									✓
7									✓
8									✓
9									✓
10									✓
11									✓
12									✓
13									✓
14									✓
15									✓
16									✓
17									✓
18									✓
19									✓
20									✓

Observaciones: ninguna

---



---



---



---



---



---

## Evaluación General

1. ¿Los ítems se corresponden con la categoría de análisis?

No todos

2. ¿El cuestionario exploratorio y la guía de entrevista permiten alcanzar el objetivo de la investigación?

En su mayoría sí, algunos aspectos, sin considerar

3. Recomendaciones para mejorar el instrumento y guía de recolección de información

Mejorar propuestas y solicitar opiniones sobre aceptación, claridad o mejoras.

4. Recomendaciones generales para la investigación que se realiza

Ninguna.

Nombre completo : Carlos Luis Flores Herrera

Profesión : Oficial de Marina Mercante

Grado académico : Superior

Características que lo determinan como experto:

Oficial de protección de instalaciones portuarias e instructor portuario en protección, seguridad y maniobras peligrosas.

Consultor y Auditor en:

a) Protección y Seguridad Portuario b) Calidad de los cadenas logística portuario.

c) Servicios portuarios básicos y d) Componente portuario de la ventana única comercio exterior, cooperando en operaciones portuarias y marítimas.

Firma

DNI 03869996

Fecha: 16-02-2020

## **ANEXO 9**

### **CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA APLICACIÓN DE CUESTIONARIO Y ENTREVISTAS**

#### **CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA APLICACIÓN DE CUESTIONARIO EXPLORATORIO SOBRE EL CAPP**

Yo,....., acepto de manera voluntaria colaborar en el desarrollo del cuestionario exploratorio sobre el CAPP para un estudio científico, realizado por los bachilleres en ciencias marítimas de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau": Alarcón Apolinario, Melissa Esthefany e Hidalgo Bonilla, Jackeline Nattaly; candidatas a Licenciadas en Administración Marítima y Portuaria de la escuela antes mencionada.

Me han informado que:

- La aplicación de los cuestionarios forma parte de la realización de su tesis de Licenciatura
- La información obtenida será trabajada con fines de investigación, manteniendo siempre mi anonimato: el bachiller no conocerá la identidad de quien llene cada escala, pues no se registra el nombre.
- Mi participación es voluntaria y puedo retirarme del proceso en el momento que desee.
- Cualquier duda puede contactarme al siguiente correo: melissa.alarcon@hotmail.com

Callao, \_\_\_\_ de noviembre del 2019

---

FIRMA DEL PARTICIPANTE  
DNI:

## CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA PARTICIPANTES DE INVESTIGACIÓN

El propósito de esta ficha de consentimiento es proveer a los participantes en esta investigación con una clara explicación de la naturaleza de la misma, así como de su rol en ella como participantes.

La presente investigación es conducida por los Bachilleres en Ciencias Marítimas de la Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau” Alarcón Apolinario, Melissa Esthefany e Hidalgo Bonilla, Jackeline Natthaly. La meta de este estudio es **ANALIZAR CON VISIÓN PROSPECTIVA EL DESARROLLO DE LA IMPLANTACIÓN DEL COMITÉ ASESOR SOBRE PROTECCIÓN DEL ÚERTO EN EL PERÚ, 2020.**

Si usted accede a participar en este estudio, se le pedirá responder preguntas en una entrevista. Esto tomará aproximadamente 40 minutos de su tiempo. Lo que conversemos durante esta sesión se grabará, de modo que el investigador pueda transcribir después las ideas que usted haya expresado.

La participación en este estudio es estrictamente voluntaria. La información que se recoja será confidencial y no se usará para ningún otro propósito fuera de los de esta investigación. Sus respuestas a la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas. Una vez transcritas las entrevistas, los audios con las grabaciones se eliminarán.

Si tiene alguna duda sobre este proyecto, puede hacer preguntas en cualquier momento durante su participación en él. Igualmente, puede retirarse del proyecto en cualquier momento sin que eso lo perjudique en ninguna forma. Si alguna de las preguntas durante la entrevista le parecen incómodas, tiene usted el derecho de hacérselo saber al investigador o de no responderlas.

Desde ya le agradecemos su participación.

---

Acepto participar voluntariamente en esta investigación, conducida por los candidatos al Título de Licenciados en Administración Marítima y Portuaria, Alarcón Apolinario, Melissa Esthefany e Hidalgo Bonilla, Jackeline Natthaly. He sido informado de la meta del presente estudio.

Me han indicado también que tendré que responder preguntas en una entrevista, lo cual tomará aproximadamente 40 minutos.

Reconozco que la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de los de este estudio sin mi consentimiento. He sido informado de que puedo hacer preguntas sobre el proyecto en cualquier momento y que puedo retirarme del mismo cuando así lo decida, sin que esto acarree perjuicio alguno para mi persona. De tener preguntas sobre mi participación en este estudio, puedo contactar al investigador al teléfono 972400232.

Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando éste haya concluido. Para esto, puedo contactar al investigador responsable del presente trabajo al teléfono anteriormente mencionado.

-----  
Nombre del Participante  
(en letras de imprenta)

D.N.I.

Firma del Participante

Fecha

## ANEXO 10

### MATRIZ METODOLOGICA

#### MATRIZ GENERAL

<b>Propósito:</b>	Vision prospectiva
<b>Categoría :</b>	Implantación de un Comité Asesor sobre Protección del Puerto
<b>Población de estudio:</b>	Perú
<b>Espacio – Tiempo</b>	Perú - 2020
<b>Enunciado de estudio</b>	
Visión prospectiva sobre la implantación de un Comité Asesor sobre Protección del Puerto en el Perú, 2020	

<b>Categoría de análisis:</b> Implantación de un Comité Asesor sobre Protección del Puerto									
Subcategorías de análisis	Indicadores	Técnica de recolección de datos					Instrumento de recolección de datos	Herramienta	Referentes (Unidad de análisis)
		Observación	Encuesta	Entrevista	Documentación	Psicometría			
Marco legal	Internacional		X	X			Investigadores Cuestionario exploratorio	X	Muestra intencional Muestra por rastreo
	Convenio SOLAS		X	X			Investigadores Cuestionario exploratorio	X	Muestra intencional Muestra por rastreo
	Código PBIP		X	X			Investigadores Cuestionario exploratorio	X	Muestra intencional Muestra por rastreo
	Repertorio de		X	X			Investigadores	X	Muestra intencional

	recomendaciones						Cuestionario exploratorio		Muestra por rastreo
	CAPP		X	X			Investigadores Cuestionario exploratorio		Muestra intencional Muestra por rastreo
	Nacional		X	X			Investigadores Cuestionario exploratorio	X	Muestra intencional Muestra por rastreo
Situación actual	Inicio de la gestión para implantación del CAPP		X	X			Investigadores	X	Muestra por rastreo
	Inconvenientes		X	X			Investigadores	X	Muestra por rastreo
	Actitud		X	X			Investigadores	X	Muestra por rastreo
	Estrategia		X	X			Investigadores	X	Muestra por rastreo
Estructura	Integrantes del CAPP		X	X			Investigadores	X	Muestra por rastreo
	Autoridad responsable del CAPP		X	X			Investigadores	X	Muestra por rastreo
	Formación		X	X			Investigadores	X	Muestra por rastreo
Visión proyectiva	Ventajas		X	X			Investigadores	X	Muestra por rastreo
	Desventajas		X	X			Investigadores	X	Muestra por rastreo
Sensibilización en aspectos de protección	Comunidad marítima		X	X			Investigadores	X	Muestra por rastreo
	Comunidad en general		X	X			Investigadores	X	Muestra por rastreo
	Cuerpo político		X	X			Investigadores	X	Muestra por rastreo
	Acciones de mejora		X	X			Investigadores	X	Muestra por rastreo