

1. TEMA:

Evaluación de las Condiciones de Seguridad protección y mejoramiento de las Operaciones de importación, exportación y turismo en el puerto Alemán y sus Instalaciones, tomando como marco de referencia el código (PBIP) Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Ver Anexo 1).

1.1. PROBLEMA:

¿Se estará aplicando en su totalidad el código (PBIP) en el puerto Alemán y sus instalaciones relacionado con la prevención y protección de las mismas?

Dada la importancia de los muelles en la costa del caribe donde esta ubicado los Puertos de Limón y siendo uno de los de mas movimientos tanto de importación como de exportación sin dejar por fuera el tránsito de los barcos turísticos en su época y la gran cantidad de trabajadores de la Junta Administrativa Portuaria de la Vertiente Atlántica, como de los Estibadores, Transportistas, Vendedores Artesanos que se encuentran en los patios del muelle. Nos damos cuenta de lo importante que son nuestras instalaciones y cada barco que se atraca en nuestro puerto para el beneficio laboral de la comunidad limonense.

Después de los diferentes eventos terroristicos como del 11 Septiembre del 2001, en las torres gemelas de los E. E. U. U en la ciudad de Nueva York donde hubo perdidas millonarias de dólares y miles de vidas humanas y otras secuencias de atentados como en España e Inglaterra. Se considero la necesidad de aumentar medidas de seguridad en los puertos de transportes marítimos y la infraestructura portuaria.

Se creo el PBIP para la protección de los muelles, buques y sus instalaciones, en el muelle Alemán llegan muchos barcos con pasajeros y tripulantes Norteamericanos donde ellos han sido uno de los principales aliados contra un país del Occidente y debemos entender aunque nuestro país no participa directamente en esa guerra no estamos extensos por un acto terrorisstico por la gran cantidad de visitantes Norteamericanos y la poca seguridad en nuestros muelles, además verificar el cumplimiento en la parte obligatoria del código PBIP para una mayor seguridad del Puerto, Instalaciones, Barcos y el personal que labora en el muelle.

2. JUSTIFICACION:

La modalidad elegida a desarrollar en este seminario de graduaciones de la escritura de caso debido a que esta se enfoca a buscar la solución más favorable a un problema real en una empresa real,

La mayoría de las personas en su centro de trabajo y dependiendo del tiempo de laborar en una determinada empresa o estibadora se le olvida que aunque el trabajo sea el mismo de todos los días, cargar, descargar, transitar contenedores, chequeadores de contenedores, etc., existen peligros o riesgos con las que se van a encontrar en el ámbito laboral. Por tal razón muchas veces ocurren accidentes, incidente, atentados, robos, tráfico de drogas etc que podríamos evitar aplicando correctamente la normativa PBIP.

Es conveniente realizar una verificación de cumplimiento de la normativa PBIP protección de buques e instalaciones portuarias en el muelle Alemán de Limón que es un área vulnerable ante un atentado, secuestro, ataque a las instalaciones portuarias, los barcos, el muelle, el ingreso de personas no autorizada, no estar debidamente identificado con respectivo uniforme y carne según la estibadora a que pertenece y así poder reducir los riesgos en el muelle. Sería de mucha importancia que todo trabajador del puerto conocieran esta normativa, los diferentes niveles de riesgos así como cada uno de los diferentes oficiales designados, como del puerto, buque y el de la compañía en caso de un inconveniente saber a donde y quien acudir. En la aplicación de esta normativa se necesitara mucha tecnología capacitación humana y la voluntad de hacer las cosas bien para la protección de nuestras instalaciones y nuestros semejantes.

Así mismo la aplicación de esta normativa nos ayudara a una pronta detección para la aplicación de la protección ante cualquier acto que pueda poner en riesgo las instalaciones portuarias, buques, puerto y las vidas humanas.

Con la aplicación estricta de esta normativa tendríamos un mejor control del sistema portuario, un puerto Alemán seguro y una población confiable.

3. OBJETIVO GENERAL:

Verificar la aplicación de la normativa (PBIP) para una mejora en la seguridad de las Vidas humanas, Instalaciones y Buques en el puerto Alemán.

4. OBJETIVOS ESPECIFICOS:

4.1. Identificar los diferentes tipos de riesgos presentes en puerto Alemán.

Las medidas del puerto en función de la seguridad es la clara identificación de los riesgos a que están expuestos el personal, equipos, instalaciones, mercaderías y el medio ambiente.

Al margen de la forma en que el puerto disponga de una organización, esta debe ser integral ósea que atienda bajo un mismo mando la protección a las personas, instalaciones, buques y ambiente, aplicando los tres componentes claves (Amenaza, vulnerabilidad e importancia) se puede realizar una evaluación de riesgo para poder comparar entre varios riesgos y determinar cual de ellos tiene prioridad mediante la formula: **RIESGO = AMENAZA X VULNERABILIDAD X IMPORTANCIA.**

En las instalaciones del muelle existen gran cantidad de riesgos de las cuales podemos mencionar una falta de iluminación en los alrededores de los barcos, además no existe otro medio de iluminación en caso de que falle el fluido eléctrico del instituto costarricense de electricidad, por esta disposición puede causar Accidentes, Robos, Ingreso intrusos, Sabotajes. Cabe mencionar también las demarcaciones verticales tanto como horizontales de las vías del muelle para el transporte de los cabezales con furgones, carros, y grúas áreas de estacionamiento, en las instalaciones o edificios no cuentan con una salida de emergencia, luces de emergencia, principal peligro Accidentes, daños a las instalaciones, equipos.

Una deficiencia en la vigilancia marítima por no contar con los equipos necesarios, el no tener el apoyo constante del gobierno “Patrulleras “es un área restringido para buques, personas no autorizada.

Todos aquellos incidentes o externalidades negativas que pudieran configurar un factor hostil a la actividad comercial internacional por vía acuática, especialmente en las Instalaciones Portuarias.

SABOTAJE: Es el daño causado de forma premeditada a un puerto, a una instalación portuaria o la propiedad, el equipo o el cargamento de un buque o la destrucción de estos.

NARCOTRÁFICO: El comercio ilícito (no legal) de drogas tóxicas o estupefacientes es una amenaza a la seguridad nacional y la estabilidad internacional, por su vinculación al crimen transnacional organizado y muchas organizaciones terroristas.

POLIZONAJE: Es el transporte de personas de otros países, que no cuentan con la documentación legal, ni la autorización para abordar los buques ni ingresar a un país. Aunque pueden contar con el apoyo de alguno o más tripulantes, el abordaje lo realizan burlando las medidas de protección establecidas sin el consentimiento del Capitán de la embarcación.

EL TERRORISMO: Uso de la fuerza o violencia, contra persona o instalaciones, con el propósito de intimidar al gobierno o personas para implantar sus objetivos políticos o sociales.

4.2. Identificar las posibles debilidades de la aplicación de la normativa del PBIP en el puerto Alemán.

Una de las mayores debilidades en la aplicación de la PBIP es lo económico y el no hacernos conscientes de que no estamos extensos de un ataque terrorista a nuestras instalaciones portuarias, buques y muelle. En Costa Rica el 75% o 80% de las importaciones y exportaciones de los productos pasan por los puertos del Atlántico, pasan por el puerto más de 100 buques de pasajeros en las temporadas y la mayoría de sus pasajeros son de nacionalidad Estadounidense siendo uno de los mayoritarios aliados en el ataque contra Irak. Otra debilidad es que la mayoría de los empleados del muelle desconocen la normativa PBIP, estos cursos deben ser impartidos por todo personal que labora en los muelles porque de una u otra manera pueden avisar de alguna anomalía que no vio el oficial de seguridad para nuestro propio beneficio.

El costo de los equipos de seguridad es bastante elevado pero debemos aplicarnos a la normativa para nuestra seguridad en las instalaciones, muelle, barcos, personal así también como los pasajeros y personal de los barcos obteniendo así la certificación de PBIP.

Otra debilidad es identificar y evaluar los bienes y la infraestructura indispensable, crítica o importante para el servicio portuario y aquellas áreas o estructuras que de sufrir

atentados, podrían causar muertes dañar la economía portuario o el ambiente, con esta normativa, se busca que los buques e instalaciones portuarias, no sean utilizadas para cometer actos delictivos, desde el contrabando, tráfico de estupefacientes, actos de piratería hasta acciones terroristas.

4.3. Lograr una optimización en la carga y descarga de los barcos al muelle Alemán de Limón.

El aplicar correctamente esta normativa le dará una optimización y seguridad tanto del puerto como para los trabajadores para así poder realizar con mucha confianza y rapidez las obras de carga y descarga.

Para tener control en caso de las mercancías peligrosas se asigne permanentemente a un supervisor de seguridad, lo que se pretende es que no sólo exista efectiva supervisión en el momento de su descarga y transferencia, sino también en su segregación y vigilancia durante su almacenaje, así como control en su despacho y salida del puerto y estas actividades pueden coordinarse desde un solo centro de mando.

Si bien cierto que grupos de la misma organización de seguridad, se van a especializar cada uno en la atención a los riesgos a las personas, a las instalaciones debe existir coordinación e interrelación de sus actividades, para fortalecerlas, y actuar en un plan común. Pero en todo esto no debemos olvidar que la seguridad es competencia de todos.

4.4. Dar una mayor confianza a la población del muelle.

Aplicando correctamente el código PBIP la población del muelle, los barcos, tripulantes y pasajeros disfrutaran de la mucha confianza, abasteciendo a los oficiales de buen equipo de trabajo para una desempeñar una buena función.

Además establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre gobiernos, organizaciones gubernamentales, administrativos locales y sectores navieros y portuarios a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias, garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección adecuadas y proporcionadas.

Aunque toda la instalación portuaria debe de estar totalmente protegida ante las amenazas aplicando medidas para reducir la vulnerabilidad, de acuerdo a la importancia o criticidad se definen o establecen, como parte de las medidas de protección áreas de mayor importancia estratégica o que representan alto valor para el funcionamiento normal del puerto. Estas deben tener un trato especial para su operación dentro de ellas, por lo tanto debe limitarse, restringirse y controlarse el acceso y permanencia en ellas.

4.5. Facilitar un crecimiento en la exportación e importación

El estar certificado, preparado el personal y tener el equipo idóneo para desempeñar los diferentes tipos de trabajo tendríamos un mayor crecimiento en nuestra importación como exportación.

En realidad, aparte del comercio que se efectúa entre países vecinos, casi toda la carga transportada entre los países va por mar (un 85% del total hace parte de su viaje por mar) Por eso es que los puertos son importantes eslabones en la cadena del transporte de exportaciones e importaciones. En forma similar, las importaciones se distribuyen desde las instalaciones del puerto hacia una vasta cantidad de destinos en el interior.

5. INDICADORES:

- 5.1.** Tipos de eventos accidentes o incidentes por falta de marcación horizontal como vertical en el muelle.
- 5.2.** Definir zona de evacuación en el puerto en caso de EMERGENCIA.
- 5.3.** Definir salidas de emergencia para la evacuación de los edificios.

2. ANTECEDENTE GENERAL

2.1. NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN: JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DESARROLLO ECONOMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA (JAPDEVA)

JAPDEVA, fue creada el 18 de Febrero de 1963, Fecha que marca el inicio de toda su gestión, creándose de esta manera una Institución Autónoma de Derecho Público, con personería Jurídica y patrimonio propio.

Desde esa fecha la Vertiente Atlántica de Costa Rica, y específicamente la Provincia de Limón, cuenta con un organismo regional cuyo fin principal según su Ley Orgánica, es el desarrollo económico, rápido y eficiente de la Vertiente Atlántica.

La Ley Orgánica de JAPDEVA, establece que es una Empresa de utilidad pública que asumirá las prerrogativas y funciones de Autoridad Portuaria; que se encargará de construir, administrar, conservar y operar el puerto actual de Limón y su extensión a Cieneguita, así como otros puertos marítimos y fluviales de la Vertiente Atlántica. Con la salvedad de los que operen al amparo del inciso h) del artículo sexto de su Ley. También se encargará de administrar la canalización del Atlántico y las tierras y bienes que esta misma ley le otorga.

Dentro de la vida de la Institución se pueden destacar algunas realizaciones de suma importancia para Limón y el país:

- Se terminaron los estudios de contratos que el Estado tenía con el Ferrocarril en 1965; donde se planteó la necesidad de incrementar y mejorar el cultivo del cacao, rehabilitar algunas fincas y controlar los precios pagados a los agricultores y en los mercados Internacionales.
- Estudio de tarifas del ferrocarril y los del puerto Limón.
- Inicio con el MOPT los estudios preliminares para la construcción de un muelle bananero.
- Inicio de los estudios para la canalización de las lagunas del Norte de Limón.

- Se inician los estudios para una Terminal en Moín.
- JAPDEVA, convoca a una conferencia de cumbre en Limón, para tratar los problemas socioeconómicos de la provincia. Se invite todas las instituciones públicas del país.
- JAPDEVA, lucha por mejorar la utilización científica y racional de los recursos forestales, promulgando el primer Reglamento de tierras y bosques publicado el 23-02-1965.
- Se promueve la inversión bananera en el Atlántico entre Empresas Extranjeras y como resultado entran a operar.
- En 1967 entra la compañía West hoy día del Monte y Cobal.
- En 1969 se traspasa el sistema portuario de Limón, en manos de la Northern Railway Co., al Gobierno de Costa Rica y este a JAPDEVA en Administración (Decreto N°. 16, 25 de Abril 1969, Ley N°. 4342 del 3 de Junio de 1969).
- A partir del año 70 JAPDEVA, intensifica su accionar en el desarrollo regional tomando en cuenta el separable binomio: proyectos productivos – educación tecnológica.
- Se intensifica la asistencia técnica en lo agrícola – agroindustrial.
- Construcción del Muelle 70 en el año 1970.
- El 12 de enero de 1977, FECOSA, asume la Administración del Ferrocarril del Atlántico.
- Se han comprado equipos portuarios.
- **En 1981 se inaugura el Muelle Alemán**
- En 1996, ya JAPDEVA, cuenta con un nuevo puesto de atraque; 55 metros más de muelle en Moín.
- Posteriormente siguió todo el proceso administrativo para obtener un préstamo del Gobierno de Taiwán para financiar la construcción de 250 metros más de muelle en puerto Moín, dicha obra hasta el año 2002 tenía un avance del 70%, se proyecta su conclusión para finales de 2003.

2.2. PRINCIPALES FUNCIONES O ACTIVIDADES DE LAS UNIDADES

2.2.1. DEPARTAMENTO DE OPERACIONES PÓRTUARIAS:

- Velar para que las operaciones portuarias sean oportunas y eficientes.
- Velar para que se den los rendimientos portuarios establecidos.

2.2.2. DEPARTAMENTO MARINO:

- Coordinar con el Departamento respectivo la constante actualización de la carta marina, calado de los puertos de atraque y canales de trabajo.
- Enviar información hidrográfica a las naves.
- Inspección periódica de las facilidades de seguridad para las naves y de los muelles.

2.2.3. ATRAQUE Y DESATRAQUE

- Coordinar y supervisar el atraque de vapores.
- Proporciona y controla el equipo necesario para el atraque de los vapores.
- Confeccionar y remitir los reportes de tiempo de las diferentes cuadrillas.

2.2.4. MANTENIMIENTO INSTALACIONES PORTUARIAS LIMONMOIN:

- Dirigir y supervisar el mantenimiento, construcción y reparación de las instalaciones portuarias.
- Programar la labor de mantenimiento

2.3. TIPO DE SERVICIO.

Nº	SERVICIO CONCEPTO
1.	Attention a naves
2.	Estadía Naves
3.	Pasajeros en Tránsito
4.	Muellaje
5.	Atención naves pasajeras
6	Alquiler de áreas
7	Remolcador
8.	Montacargas
9.	Almacenaje
10.	Suministro de Agua Potable
11.	Movilización de Contenedores:
12.	Servicio de Contenedores Refrig.
13.	Servicio de Lancha
14.	Operador de montacargas
15.	Carga Rec. Fuera de Manifiesto
16.	Demora Grúa Puente
17.	Estac. Cont. Y Furg + Periodo Gracia
18	Estacionamiento en Rada Portuaria
19	Derecho de concesión de uso de instalaciones (Estibadoras.

2.4. ANALISIS DEL MEDIO AMBIENTE ATENCION AL CLIENTE:

2.4.1. INTERNO

2.4.1.1. VISION:

Ser una empresa estatal líder a nivel latinoamericano en servicios portuarios y promotora del desarrollo integral de la provincia de Limón, eficiente, eficaz, moderna que brinde servicio con ética, calidad y con una cultura organizacional de compromiso de sus trabajadores para la satisfacción de sus clientes.

2.4.1.2. MISION:

Somos una empresa de utilidad pública que ejerce como autoridad portuaria, garantizando la prestación eficiente y eficaz de los servicios de calidad de acuerdo con las necesidades de los clientes.

Promovemos el desarrollo integral de la provincia de Limón, en concordancia con los planes nacionales y regionales de desarrollo.

2.4.1.3. POLITICA

Toda acción institucional se centrará en la maximización de la satisfacción del cliente, por lo que los Departamentos de la Empresa deben orientar sus actividades hacia la resolución de los requerimientos del Cliente. JAPDEVA, se encargará de Integrar, dirigir, guiar y controlar la ejecución de los planes establecidos para brindar servicios portuarios de calidad a los clientes de los puertos de Limón y Moín, para así contribuir con las políticas nacionales de comercio exterior.

2.4.1.4. FORTALEZAS

-A pesar de las limitaciones de gasto, tenemos recursos humanos, tecnológicos y financieros para aprovechar las oportunidades comerciales

-El programa de inversiones no es constante, aunque las hay. Existe un plan de desarrollo portuario aprobado

-Se está dando una amplitud de patios de contenedores, y una capacitación en tareas

2.4.1.5. CULTURA

En las instalaciones portuarias se ve cualquier cantidad de diferentes culturas etnias trabajando en el muelle tanto: NEGROS, BLANCOS, CHINOS e INDIOS donde cada uno de estas culturas celebran de acuerdo a su grupo étnico en su lugar preferido.

2.4.1.6. DEBILIDADES

- El Plan de Inversiones en desarrollo portuario y tecnológico, está desfasado, en parte producto de la limitación que la Institución enfrenta en su capacidad de invertir (por límites que su propia Ley Orgánica le impone para gastar o endeudarse por las imposiciones del gobierno en cuanto al límite del gasto anual. Esto hace que JAPDEVA esté obligada a desarrollar proyectos de inversión sólo con sus propios recursos

-El sistema de operación que prevalece en JAPDEVA es inadecuado (incluso en sus jornadas laborales). No se laboran los 365 días al año. Hay feriados y cierre de puertos

-Hay ausencia de instalaciones, equipo e infraestructura para ofrecer servicios de trasbordo

-No aplicación de las políticas de modernización institucional le impide a la organización hacerle frente a la demanda y exigencias del mercado y de utilizar adecuadamente la tecnología moderna en mejora de la calidad y el servicio.

2.4.1.7. OPORTUNIDADES

Hay nuevas estrategias comerciales por parte de Europa y Estados Unidos, en que proponen hacer compra directa a los propios productores.

El turismo de cruceros ha venido en crecimiento significativo. Hay facilidades en la Provincia para explotarlo, y se tienen condiciones en los puertos para facilitar los megos cruceros

La posición geográfica de Costa Rica es estratégica en términos de cercanía de mercados y rutas comerciales.

El territorio angosto de Costa Rica facilitaría el trasiego de cargas entre el Atlántico y el Pacífico a través de un eventual canal seco

-La población de la Provincia tiene niveles educativos altos y es bilingüe, lo cual la califica como buena mano de obra, y se cuenta con personal profesional y técnico capacitado y estable en materia portuaria

2.4.1.8. AMENAZAS

Determinación de mercados:

Incremento de la competitividad portuaria de otros países de la región (mejoras en su condición sociopolítica)

Hay en la región del Caribe una creciente competencia para el Puerto de Limón.

En efecto, el desarrollo portuario es muy vigoroso en países como Panamá y Colombia, Guatemala y en Honduras ya están funcionando esquemas de privatización y desregulación, con la participación de alta inversión privada. Panamá especialmente ofrece condiciones de infraestructura y tecnología muy elevadas

Hay poco estímulo a la producción, además de ataduras legales, políticas y económicas, y de actitud.

Hay falta de legislación marítima en el país, lo cual crea una desprotección a nivel internacional.

2.4.2. POLITICAS

2.4.2.1. ATENCION AL CLIENTE:

Toda acción institucional Se centrará en la maximización de la satisfacción del Cliente, por lo que los Departamentos de la Empresa deben orientar sus actividades hacia la resolución de los requerimientos del Cliente.

2.4.2.2. DESARROLLO PORTUARIO:

- JAPDEVA, se encargará de Integrar, dirigir, guiar y controlar la ejecución de los planes establecidos para brindar servicios portuarios de calidad a los clientes de los puertos de Limón y Moín, para así contribuir con las políticas nacionales de comercio exterior.

2.4.2.3. RECURSOS HUMANOS

- Orientar los procesos de Selección, formación y capacitación de los Empleados de acuerdo a las necesidades para mejorar el servicio al Cliente.
- Contribuir con programas de Becas al fomento y desarrollo de la capacitación de Estudiantes en la Región

3. ALTERNATIVAS DE SOLUCIONES:

3.1. ESTRATEGIA DE CAPACITACIÓN

Las estrategias de capacitación es una comunicación impersonal pagada que es transmitida por medios masivos como lo son la televisión, video y computadora, si bien es cierto es bueno contar con estas capacitaciones ya que esto mantiene viva la empresa dentro del que hacer de los individuos recordándoles su misión y su razón. La capacitación masiva es muy eficaz para casi todas las mejoras especialmente cuando se trata de la seguridad y protección.

Poder identificar los diferentes eventos que pueden amenazar las instalaciones portuarias sea sabotajes, narcotráfico, polizones, terrorismo, contrabando, etc. Reconocer los diferentes tipos de armas como convencionales y no convencionales, armas ligeras y armas no ligeras.

Saber reconocer comportamientos sospechosos de personas en las instalaciones portuarias aplicando la clave del SOL.

Reconocer los diferentes niveles de seguridad

En el caso de Japdeva los empleados requieren de la capacitación del PBIP, se les debe indicar acerca de la obligatoriedad la aplicación de la normativa para la seguridad de nuestros puertos, buques, instalaciones así como las vidas humanas de parte de los empleados. Estas capacitaciones deben ser impartidas por expertos en la materia, hacia todo el personal que de una u otra manera debe de ingresar al muelle.

Suministrar de equipo de trabajo a los oficiales de seguridad en el puerto, tener un constante monitoreo por medio de cámaras de todo el muelle por las veinticuatro horas del día, adquirir cámaras de rayos x para ver a través de los treinta Mm. de los contenedores, porque ellos vienen desde su lugar de empaque con sello en las puertas y no podemos ver su contenido solo lo que indica el papel mientras con la cámara podemos ver si hay realmente lo que dice la boleta, esta cámara atrae la mercadería a un monitor de computadora.

Adquirir un generador en caso de falla del fluido eléctrico no tener demoras en el trabajo y darle continuidad al negocio.

3.2. ESTRATEGIA DE PRECIOS.

Si bien es cierto el precio es un factor que se toma en cuenta al momento de tomar una decisión también es importante preguntarse que se va a adquirir a cambio del dinero que se va a invertir. Es importante saber si los clientes van estar conforme al ver el tipo de seguridad y protección que se le estará brindando a la hora de su arribo al muelle. En la mayoría de las veces el precio va ligado con la calidad, o sea si un producto es costoso es porque se esta adquiriendo una buena calidad en el mismo.

Una alianza estratégica con otros muelles con buena aplicación del código PBIP les aplicar el bench marking o sea copiar de ellos que están mas adelantados en el mundo de los puertos en seguridad y protección de las mismas. Se debe tener presente que el factor económico es una inversión bastante alta pero de esa inversión vienen los beneficios a corto plazo tanto como la satisfacción de los barcos que nos visitan tripulantes y pasajeros veamos lo mucho que se perdió en el ataque de las torres gemelas en la ciudad de nueva york a raíz de la cual nació esta normativa y desde ese día hasta hoy la cantidad de seguridad implantada a descubierto tantos atentados de terrorismo, eso nos demuestra que si vale la pena esta inversión. Nosotros somos un país pacífico eso no quiere decir que no podemos ser atentados por un acto terrorista en nuestro puertos a veces hay hasta cinco barcos pasajeros en un solo día con 95% de pasajeros americanos entonces juzgue usted vale la pena o no la inversión, tengamos presente que los que están en la mira es a los USA por la invasión a Irak.

Una buena protección tiene costo pero la inseguridad puede resultar catastrófica, hay que invertir para seguir compitiendo.

3.3. ALTERNATIVAS ESCOGIDAS.

La alternativa escogida para la solución de este caso es la estrategia de la capacitación ya que el conocimiento de los empleados del puerto es de poco saber sobre esta normativa. Esta capacitación va ser dirigido a todo personal que debe acceder al muelle en algún momento tantos empleados de la empresa directamente como: vendedores artesanales cuando hay barco turístico, transportista y todas las compañías estibadores que laboran en el muelle, con el conocimiento de todo el personal se facilitaría los trabajos de seguridad y protección en los puertos.

Después de capacitado al personal es necesario suministrarles los instrumentos de trabajo para poder así desempeñar una buena labor para la seguridad y protección del muelle.

Y que mejor forma para alcanzar mas clientes que demostrándole una excelente seguridad en las instalaciones del muelle para con ellos y los barcos.

Se debe tener una alternativa de vigilancia constante en el mar con su zona restringida para toda nave no autorizada y que pueda ser detenido antes de acceder al muelle o los barcos en zonas portuarias.

Zonas de evacuación de los edificios y muelle etc.

El no cumplimiento de esta normativa representa grandes pérdidas económicas para el país, porque sin protección a las instalaciones y buques no contarían con una certificación de la PBIP

3.4. PLAN DE ACCIÓN

Capacitar a todo el personal del muelle.

Para poner en marcha la seguridad y protección de los barcos e instalaciones portuarias después de las capacitaciones se debe designar los diferentes oficiales de seguridad OPIP Oficial de protección de las instalaciones portuarias que es la máxima autoridad en el puerto, PPIP Plan de Protecciones de las Instalaciones Portuarias, OCPM Oficial de compañía para la Protección Marítima y el OPB Oficial de protección de buques, tener su debido PPB Plan de Protección de Buques, designándoles a cada una en su área sus respectivos planes de seguridad según el área correspondiente. Todos estos oficiales antes de lanzarlos al campo serán fuertemente preparados por personal especializado de otros países certificado bajo la norma PBIP y la OMI.

Esta seguridad depende mucho de la sinceridad de los oficiales que no se dejen sobornar, así vendiendo la seguridad de los barcos instalaciones portuarias y el muelle todos por unos billetes de más para su bolsa y poniendo en peligro varios millones que podría perder la empresa y sin contar las vidas humanas.

En el Cuadro 1, se hace un breve resumen de los antecedentes más relevantes que se presentan en las instalaciones portuarias, así como las causas, efectos, resultados esperados, alternativas y posibles soluciones

ANTECEDENTE	ORIGEN		RESULTADO ESPERADO	PRESENTACION DE ALTERNATIVA	POSIBLE SOLUCION
	CAUSA	EFEECTO			
Falta del fluido eléctrico	Falla fluido eléctrico	Demora en el trabajo	Optimización del servicio	Adquirir plantas Generadora de electricidad	Adquirir generador Tipo Prime
Bolla limitrofe de seguridad	Ingreso de botes de pesca y aficionados a reas restringida	Muerte, daño a la infraestructura	Minimizar ocurrencia ataques vía marítima	Bolla flotante para indicar límite de acceso a no autorizados	Compra de Bolla con luz intermitente
Bajo nivel de Conocimiento de la Normativa PBIP	Desconocimiento de la normativa PBIP	Fraude de seguridad y protección	Conocimiento del PBIP de parte de todo el personal del muelle	Impartir cursos a todo el personal del muelle	Buena seguridad y protección de las Instalaciones puerto y buques
Inexistencia de cámara de Rayos x para ver a través de los contenedores	El paso de drogas, Armas o materiales no permitido	Inseguridad ante la OMI y la norma PBIP	Detección de Elementos prohibido	Adquisición de una cámara Scanner para ver a través del metal	Evitar el trasiego de materiales, Sustancias y control de armas prohibidos
Inadecuada vigilancia en el área marítima	Acercamiento de botes no permitidos en el área del muelle	Ataques, Robos Terrorismo, Polizontes	Detener cualquier intruso antes de llegar al área de los barcos y muelle	Adquirir patrullas privadas o solicitar al Gobierno una vigilancia permanente	Adquirir lancha, equipo con armas, radar y personal capacitado

CUADRO 1

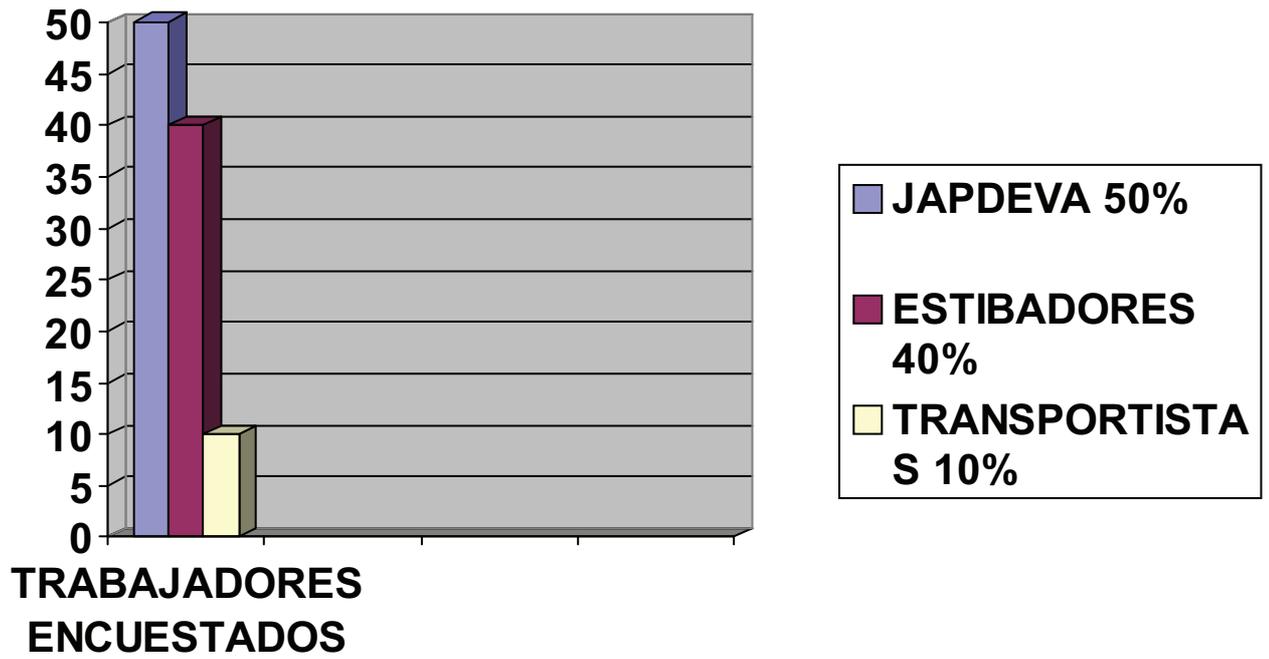
Para determinar el Grado de conocimiento que tienen los empleados del Puerto Alemán sobre el PBIP, se realizó una encuesta, la cual se aplicó a una muestra de 100 empleados, distribuidos entre trabajadores de Japdeva, estibadores y transportista (Ver Anexo 2).

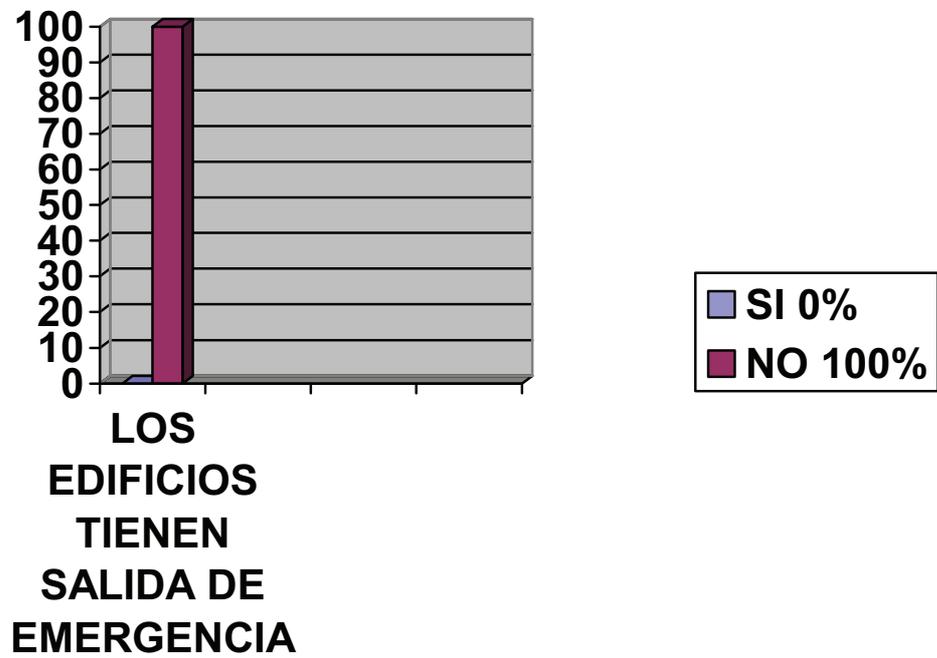
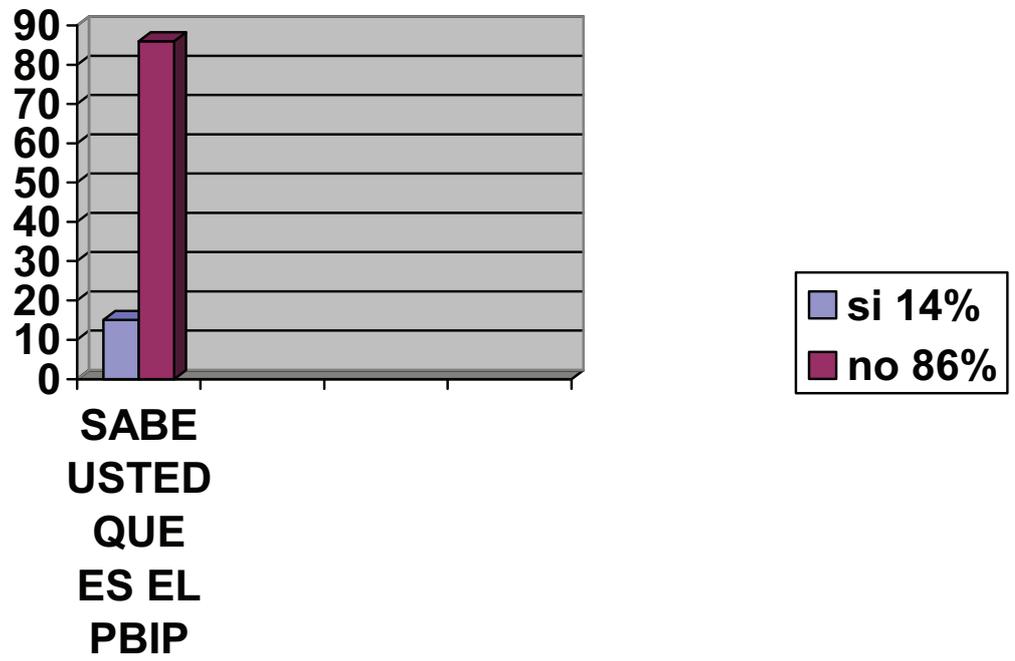
De dicha encuesta se obtuvieron los siguientes resultados:

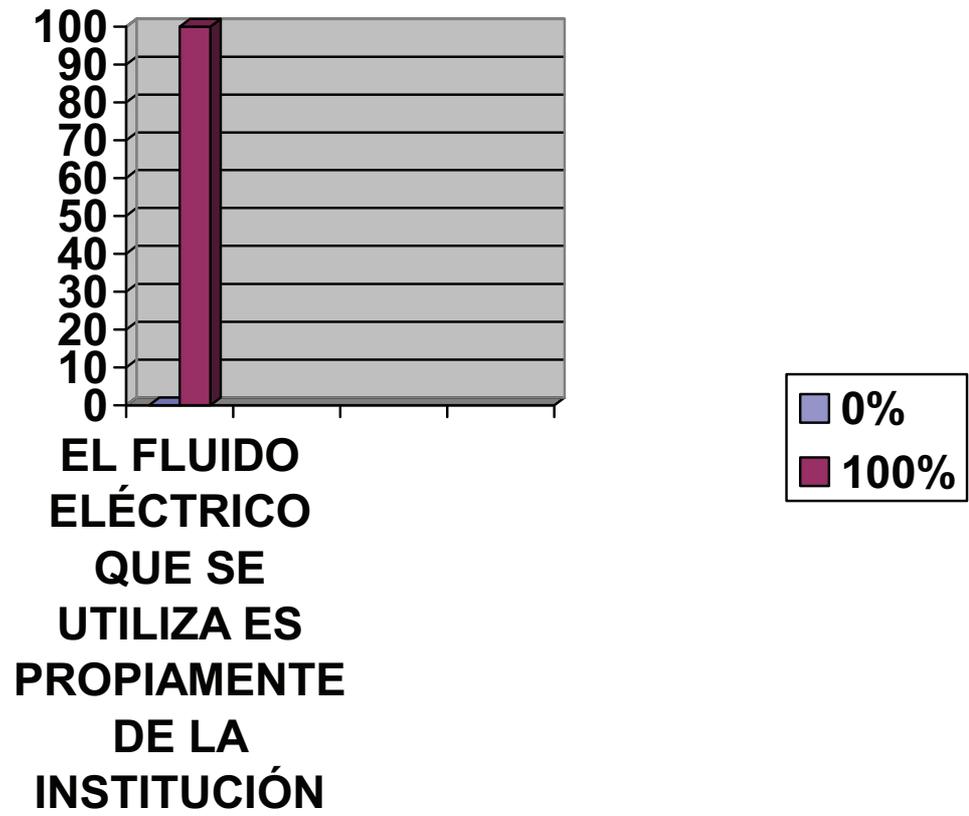
1. Trabajador de: Japdeva ___ 50 ___ Estibador ___ 40 ___ Transportista ___ 10 ___.
2. Género: Masculino ___ 82 ___ Femenino ___ 18 ___.
3. Tiempo de laborar Mayor: de 15 años: 53, de 5 a 10: 15, de 0 a 5: 32.
4. ¿Sabe usted lo que es el PBIP?: SI ___ 14 ___ NO ___ 86 ___.
5. ¿Alguna vez ha recibido algún curso o charla relacionado con lo que es el PBIP?
SI ___ 14 ___ NO ___ 86 ___
6. ¿Existe equipo contra incendio en el Muelle Alemán?
SI ___ 36 ___ NO ___ 74 ___
7. ¿Se hacen prácticas de combate de incendio en el Muelle:
SI ___ NO ___ 100 ___ Casi Nunca: _____
8. ¿Se hacen simulaciones de atentados en el Muelle?
SI ___ NO ___ 100 ___ Nunca: _____
9. ¿Hay personal de primero auxilios en el Muelle?
SI ___ 23 ___ NO ___ 77 ___
10. ¿Los edificios tienen salida de emergencias?
SI ___ NO ___ 100 ___
11. ¿Hay zonas de seguridad demarcadas?
SI ___ 15 ___ NO ___ 85 ___

12. ¿Se hacen simulaciones de evacuación?
SI _____ NO __ 100 ____
13. ¿Se lleva un registro de las personas que entran y salen del puerto?
SI __ 37 ____ NO __ 63 ____
14. ¿Se realiza el acompañamiento al visitante de parte del personal de la IP?
SI __ 09 ____ NO __ 91 ____
15. ¿Existe una protección permanente en vías de acercamiento por agua?
SI _____ NO __ 100 ____
16. ¿Existe una protección permanente en la vía de acercamiento por tierra?
SI __ 89 ____ NO __ 11 ____
17. ¿El fluido eléctrico que se utiliza es propiamente de la institución?
SI _____ NO __ 100 ____
18. ¿Existe un sistema contra incendio en el muelle?
SI __ 08 ____ NO __ 92 ____
19. ¿Hay personal capacitado para combatir fuego en las instalaciones del puerto.
SI __ 48 ____ NO __ 52 ____
20. ¿Existe luces de emergencia en el Puerto Alemán?
SI __ 18 ____ NO __ 82 ____
21. ¿Existe luces de emergencia en los Edificios del Puerto Alemán?
SI __ 10 ____ NO __ 90 ____

En los siguientes Gráficos podemos apreciar los porcentajes de los puntos más importantes de la encuesta aplicada:







EXAMEN DE VULNERABILIDAD CON RESPECTO A LA ACCESIBILIDAD

Nº	BIENES E INFRAESTRUTURAS	SI	NO	N/C	OBSERVACIONES
1	Tiene el área de la Instalación Portuaria barreras de Protección física?		√		
2	Tienen medidas de protección permanente los accesos por tierra?	√			
3	Tienen medidas de protección permanente los accesos por agua?		√		
4	Tienen medidas de protección permanente las vías de acercamiento por tierra?	√			
5	Tienen medidas de protección permanente las vías de acercamiento por agua?		√		
6	Tienen medidas de protección permanente los fondeaderos y zonas de maniobra?		√		
7	Tienen medidas de protección permanente los muelles y estructuras conexas?		√		
8	Hay dentro de la instalación portuaria o lindante con ella infraestructura importante de transporte necesaria para su operación?	√			
9	Están protegidas?	√			
10	Hay estructuras adyacentes a la Instalación Portuaria, que pudiera ser utilizada para causar daño o para Observar con fines lícitos a dicha IP?		√		
11	Están protegidos?			√	
12	Se realizan consultas con las autoridades de estas estructuras adyacentes respecto a la protección?	√			
13	TOTAL PARCIAL				Porcentaje parcial cumplimiento = Puntaje parcial vulnerabilidad =

EXAMEN DE VULNERABILIDAD CON RESPECTO A LA ACCESIBILIDAD

Nº	VIGILANCIA DE LA PROTECCION DE LA IP	SI	NO	N/C	OBSERVACIONES
1	Se puede vigilar desde la propia instalación en todo momento, incluso en los períodos de oscuridad y visibilidad limitada, los accesos por mar y tierra?		√		
2	Se lleva un registro de todas las personas que entran y salen de la instalación portuaria?	√			Solo en área restringida
3	Se puede vigilar desde la propia instalación en todo momento, incluso en los períodos de oscuridad y visibilidad limitada, las zonas restringidas dentro de la instalación portuaria?		√		
4	Se puede vigilar desde la propia instalación en todo momento, incluso en los períodos de oscuridad y visibilidad limitada, los buques que se encuentren en ella y las zonas adyacentes a éstos?		√		
5	Tiene la instalación portuaria un sistema de identificación adecuada permanente o temporal para el personal de la instalación y demás personas que ingresen a la misma?	√			
6	Se realiza el acoplamiento de visitas por parte de personal de la IP?	√			
7	Los controles realizados a las personas, vehículos, etc. Son al azar?		√		
8	Ante un suceso que afecte la protección de la IP se realizan los controles a la totalidad de personas, efectos y vehículos?		√		
9	El personal que maneja la carga tiene libre circulación por toda la IP?	√			
10	El personal que maneja la carga tiene conocimientos básicos del código PBIP?		√		No llevan cursos básicos
11	El personal afectado a la asistencia y control de pasajeros tienen conocimientos del código PBIP?	√			
12	Tiene coordinación con defensa civil o red sanitaria local para la asistencia de un número importante de pasajeros, tripulantes, personal de la IP u otros ante la ocurrencia de un siniestro?		√		
13	TOTAL PARCIAL				Porcentaje parcial cumplimiento = Puntaje parcial vulnerabilidad =

EXAMEN DE VULNERABILIDAD CON RESPECTO A LA PROT. ORGANICA

Nº	BIENES E INFRAESTRUTURAS	SI	NO	N/C	OBSERVACIONES
24	Hay dentro de la instalación portuaria fábricas que tengan relación directa con la actividad que se desarrolla en dicha instalación?		✓		
25	Está Protegida?		✓		
26	Hay fuera de la instalación portuaria bienes e infraestructuras que son integrantes de la estructura de funcionamiento de dicha instalación?		✓		
27	Están protegidas?	✓			
28	Operen en la instalación portuaria embarcaciones de servicio de prácticos?	✓			
29	Su lugar de amarre está protegido?	✓			
30	Operan en la instalación portuaria embarcaciones de servicio de remolcadores?	✓			
31	Su lugar de amarre está protegido?	✓			
32	Operan en la instalación portuaria embarcaciones de servicio de aprovisionamiento?	✓			
33	Su lugar de amarre está protegido?	✓			
34	Operan en la instalación portuaria otro tipo de embarcaciones de servicios?		✓		
35	Su lugar de amarre está protegido?		✓		
36	Hay dentro de las instalaciones portuarias bienes e infraestructuras de organismos gubernamentales?	✓			
37	Están protegidos?	✓			
38	Tiene planes de emergencia previstos para la evacuación de la instalación Portuaria ante amenaza a la protección de la IP?	✓			
39	Tiene planes de emergencia previstos para la evacuación de Buques de Pasajeros que operen en la IP ante amenazas a la protección?	✓			
40	TOTAL PARCIAL				Porcentaje parcial cumplimiento = Puntaje parcial vulnerabilidad =

EXAMEN DE VULNERABILIDAD CON RESPECTO A LA PROT. ORGANICA
--

46	Se realizan cursos del código IP?	√			
47	Se llevan registros de los cursos realizados por el personal de la instalación Portuaria?	√			
48	Se realizan simulacros de diferentes sucesos que puedan afectar la protección portuaria con la participación del personal de vigilancia y de la instalación portuaria?		√		
49	Se llevan registros de los ejercicios antes mencionados?		√		
50	Tiene la instalación portuaria personal de la misma afectado a tareas de protección?		√		
51	El personal se encuentra debidamente preparado para tal fin?		√		
52	Tiene la instalación portuaria sistemas automáticos de alarmas?		√		
53	Tiene previsto procedimientos el personal de guardia ante el conocimiento de una amenaza a la protección?		√		
54	Tiene procedimientos para el caso de siniestro tales como incendios, accidentes vehiculares, laborales u otros?		√		
55	El personal de vigilancia tiene conocimientos de estos procedimientos?			√	
56	El personal de la instalación portuaria tiene conocimientos de estos procedimientos?		√		Algunos
57	Se realizan simulacros o ejercicios?		√		Todavía no
58	TOTAL PARCIAL				Porcentaje parcial cumplimiento = Puntaje parcial vulnerabilidad =

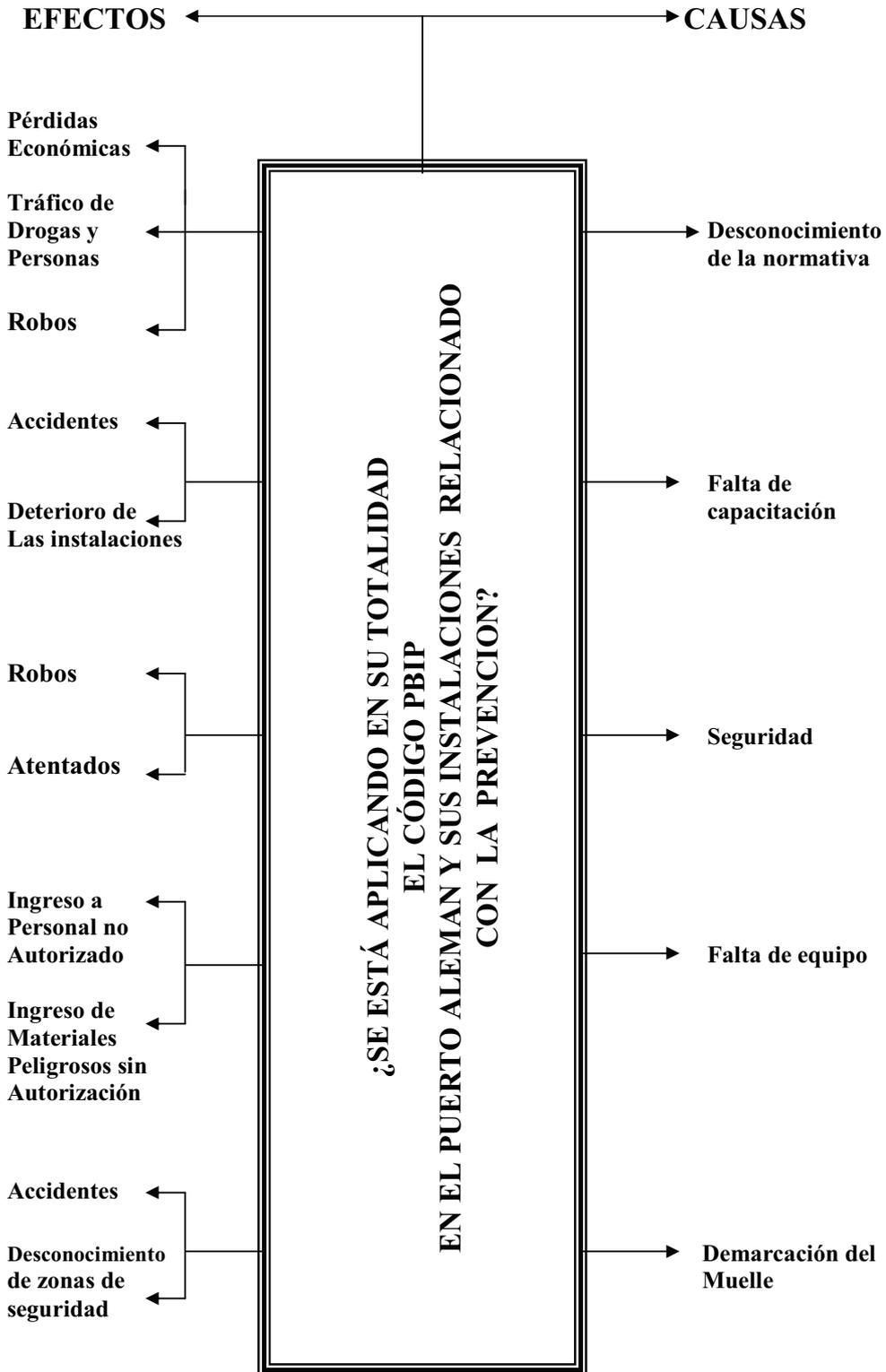
PUNTAJE DE VULNERABILIDAD TOTAL

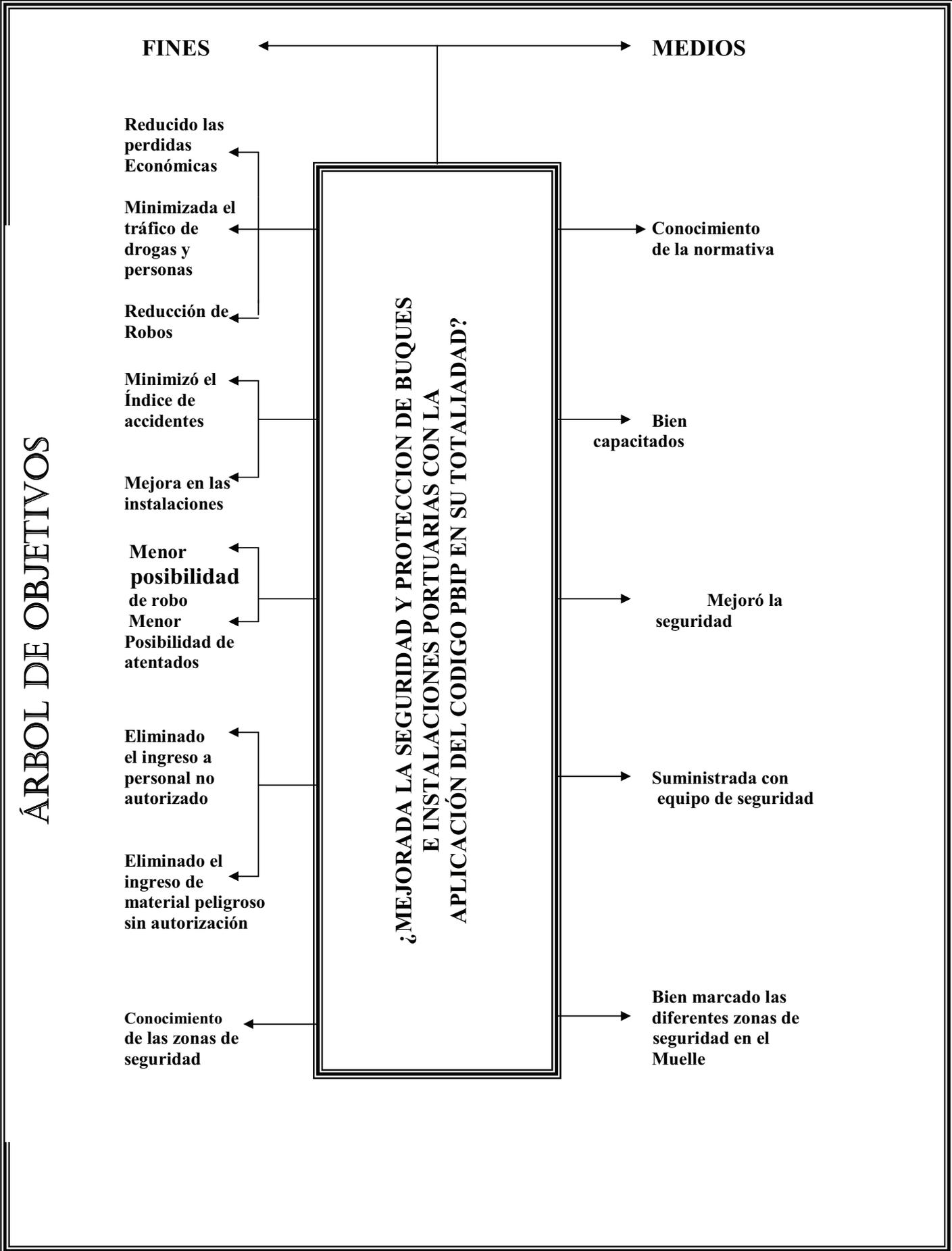
ACCESIBILIDAD %	PUNTAJE	PROTECCION ORGANICA %	PUNTAJE	PUNTAJE TOTAL	ESTRATEGIAS DE PROTECCION (*)
48%	25	52%	27	52	52%

PUNTAJE DE VULNERABILIDAD PARCIAL

DESCRIPCION	ACCESIBILIDAD %	PUNTAJE	PROTECCION ORGANICA %	PUNTAJE	PUNTAJE TOTAL	ESTRATEGIAS DE PROTECCION (*)
BIENES E INFRAEST.	50%	6	50%	6		
ACCESO A LA IP	75%	9	25%	3		
ZONAS REST.IP	42%	5	58%	7		
VIGILANCIANCIA DE LA PROTECCION	31%	5	69%	11		

ÁRBOL DE CAUSAS Y EFECTOS





RECOMEN DACIONES

Capacitar a todo el personal que una u otra forma tiene que ingresar al muelle, de cualquier rango de trabajo.

Adquirir una alternativa de fluido eléctrico en caso de que falle el Instituto Costarricense de Electricidad (I C E) para evitar Robos, Narcotráfico, Polizones, Asaltos etc.

Adquirir Equipos Marítimos como boya con luz intermitente para delimitar accesos de botes y barcos no autorizados.

Adquirir lanchas con su respectivo equipo para detener cualquier intruso que sobre pase la línea de acceso y que vigile el acceso marítimo las veinticuatro horas, siete días a la semana.

Las demarcaciones tanto verticales como horizontales en el puerto.

Suministro de luces de emergencia y salidas de emergencia de los edificios en el muelle.

CONCLUSION

Concluido este caso podemos decir que el 90 % de los riesgos ya sea amenaza vulnerabilidad como accidentes se dan por falta de conocimiento para la verificación y no cumplimiento de la normativa PBIP. Entendimos que lo que se espera, es el cumplimiento de la PBIP, porque si no lo hacemos quedariamos automaticamente fuera del comercio, sin carga, sin buques, sin transpote terrestre, sin ganancias...sin trabajo.

BIBLIOGRAFIA

Reglamento para la protección de los Buques de las Instalaciones Portuarias.
Gaceta, 2 de Mayo del 2002, Administración Pública.

Folleto, Cursos básicos de la PBIP