

CAPÍTULO V

PROPUESTAS DE DESARROLLO PORTUARIO



PROPUESTA DE DESARROLLO: CIUDAD PORTUARIA INDUSTRIAL EN EL CALLAO

Debe proyectarse su expansión hacia toda el área de la base naval, integrándola con la isla San Lorenzo mediante una vía elevada de comunicación de 8 mts de altura sobre el nivel del mar desde la desembocadura del río Rímac, interconectándola con la Panamericana norte protegiendo el litoral de Carmen de la Legua y todo Ventanilla; remodelar la costa verde como una zona segura frente a los anunciados terremotos y tsunamis, interconectándola con la Panamericana sur, motivando la construcción de zonas portuarias industriales, que aseguren el valor agregado y carga al puerto.

TOTAL ÁREA PORTUARIA ACTUAL Y PROSPECTIVA DE DESARROLLO

La expansión portuaria actual representa en su conjunto, sumando las diferentes áreas como explico, en aproximadamente 160 hectáreas:

1. Área muelle Sur, concesionado por DP WORLD, 30.3 hectáreas,
2. 42 hectáreas ya concesionadas por la MGP para la expansión de APM TERMINALS.
3. 87.7 hectáreas donde APM desarrolla actualmente sus actividades.

En su conjunto representan aproximadamente 160 hectáreas, la gran pregunta que debemos plantear con una visión de posicionamiento comercial en el Pacifico Sur a las autoridades responsables: ¿podrá un puerto de 160 hectáreas, competir a futuro con la proyección de un puerto mega concentrador de carga como mejillones con una proyección de expansión de 4,500 hectáreas (Antofagasta Chile)?, ¿podrá competir con la alianza portuaria entre los puertos de San Antonio y Valparaíso, los que cuentan con una inversión planificada de más de 2,000'000,000 de dólares, para su expansión y poder albergar 6'000,000 de teus?

Imágenes del puerto del Callao, incluye la actual expansión portuaria



Imágenes del puerto del Callao antes de la concesión.



Imágenes del crecimiento, nuevo terminal concesionado por DPWORLD, “Muelle Sur”



Bajo este real análisis según lo descrito, la respuesta técnica comercial es: proyectar su expansión longeva y de largo aliento, sostenible; partiendo de esa lógica, la propuesta técnica viable es proyectar la expansión portuaria del primer puerto del Perú, ocupando toda el área de la base naval, asegurando su crecimiento hacia la isla San Lorenzo, que debe de ser declarada como “Zona franca industrial”; y pasar a ser administrada por el Ministerio de Transportes.

Se recomienda reubicar la Base Naval, en una zona segura y alejada de la ciudad, porque los especialistas en guerras modernas dadas sus características así lo indican. Las bases navales modernas buscan refugio en las islas, y evitan tener sus flotas navales totalmente expuestas como blanco fácil del enemigo para evitar ser fácilmente destruidas, como sí lamentablemente pasa con el puerto del Callao (90% de la flota naval permanece inoperativa en el puerto); en los actuales tiempos modernos, resulta antitécnico contar con una base militar al costado de un puerto comercial, porque en un caso de beligerancia de guerra para la cual fue creada, tanto el puerto y la ciudad sufrirán las consecuencias y terminaran siendo destruidas, ocasionando graves perjuicios al sistema económico nacional, como a la vez la muerte de innumerables inocentes ciudadanos.

Propuesta de expansión portuaria hacia la Base Naval



POSICIONAMIENTO DEL PUERTO DEL CALLAO COMO CIUDAD PORTUARIA INDUSTRIAL

De igual forma la isla San Lorenzo debe de integrarse al plan de desarrollo económico, imitando a Korea del Sur, que cuenta con islas totalmente industriales, en el que predonminan grandes astilleros de construcción y reparación naval.



Para lograr este propósito debe darse paso a la construcción y modernización de infraestructura terrestre, como la vía terrestre Costanera norte en 2 tramos y modernizarse la vía Costa Verde, como se explica:

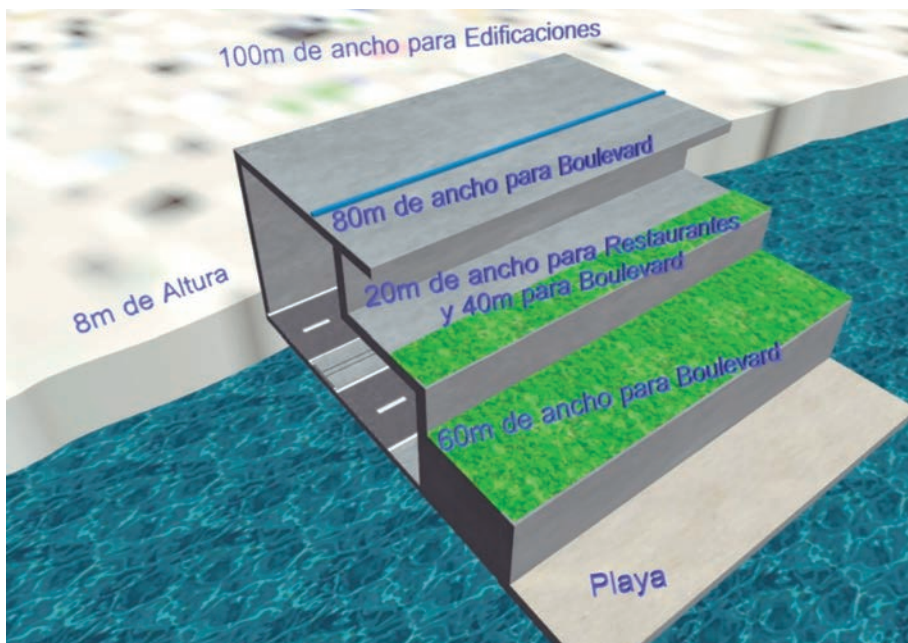
- a) Una vía que salga desde la isla San Lorenzo, hasta la desembocadura del río Rímac, proyectado a 8 mts de altura sobre el nivel del mar, con 4 grandes compuertas, parecidas a las del canal de Panamá o las del puerto de Rotterdam, que permita con sus flujos de corriente marina mantener limpia y descontaminada la bahía, las que deberán ser probadas como mínimo 1 vez al mes y estar siempre listas para ser cerradas en un caso de tsunami, como el anunciado por los diferentes científicos, como consecuencia de un posible terremoto de 9.5 en la escala de Richter, medida que evitará la destrucción del puerto, la ciudad, y coadyuvar a salvar miles de vidas inocentes.

No olvidemos que la rivalidad y competencia portuaria, como parte del negocio siempre estarán presentes, y la única forma de ganar al rival, es brindar un servicio con valor agregado con competencia que no pueda brindar el rival en este caso el puerto del Callao, aparte de la eficiencia que logrará con la modernización de sus operaciones (ofreciendo tarifas competitivas, moviendo mayores volúmenes de carga en menor tiempo) podrá ofrecer un servicio y estadía totalmente segura como valor agregado, que motivará a las aseguradoras y clasificadoras navales a recomendarlo como zona de operaciones seguras, acción que debe de ser aprovechada para fidelizar a los principales clientes portuarios, que son las navieras". Paralelamente se debe continuar la vía por toda la costanera, pasando por todo el litoral Chacabuco, Ventanilla, Pachacutec, etc., hasta unirla con la Panamericana norte.

- b) Al mismo ritmo debe de modernizarse la costa verde, conectándola con la isla San Lorenzo y el puerto, para lograr este cometido es necesario la construcción de muros de contención al costado de los acantilados de 9 mts de altura, otro muro igual al mencionado hasta una distancia de 100 mts más 2 tramos de 60 mts c/u como escala de 3 mts de altura hacia el lado del mar, techando toda esta área, preparándose como vía rápida a cargo del MTC, conectada la Panamericana sur, obra que permitirá salvaguardar la vida de muchos ciudadanos limeños y chalcos en caso se presentara el anunciado tsunami; además con una visión de futuro, construir 10 carriles de ida, 10 de retorno, un tren por el centro que llegue hasta el mismo puerto, líneas de transporte pesado y público. Con la finalidad

de recuperar las playas y volver a arenar las zonas afectadas se deberán construir rompeolas a 4 kilómetros de la playa que permitirán su pronta recuperación.

Proyecto de expansión portuaria del Callao, incluyendo isla San Lorenzo



Esta obra no generaría mayores gastos al erario nacional, es así que para lograr el financiamiento de construcción de la Costanera norte y modernización de la Costa Verde, se podrían vender los aires de la zona techada hasta 100 metros hacia el mar, y los 60 más 20 mts de área techada en el 2do nivel, estarían diseñados para ser usados para un gran boulevard, que permitirá la construcción del centro hotelero y turístico más grande del Pacífico sur, en una área aproximada de 1'500,000 de mts², esta obra permitirá preservar la vida humana y lograr el posicionamiento definitivo del puerto del Callao como un puerto ágil y seguro, generar puestos de trabajo por el sector turismo, descongestionar las calles de Lima, y Callao, protegiendo a la ciudad.

En los 120 mts restantes ganados al mar, proponemos la construcción del centro comercial mas largo del continente; la venta de estas areas originarían un ingreso al estado de aproximadamente \$/.25,000 millones de USD.

La ejecución de esta obra permitirá el empoderamiento, y el posterior desarrollo consolidado del puerto, con áreas de zona de actividad logística, mejorando el eje ciudad-puerto.

Para consolidar el eje ciudad-puerto, se recomienda que el muelle sur actualmente administrado por DP world sea reubicado en el rompeolas norte, y este sea remplazado por un terminal totalmente turístico, y se de atención a los buques de pasaje construyendo hoteles, casinos, boulevard, etc. Coadyuvando a la integración ciudad-puerto, esta medida que originará la recuperación del centro histórico chalaco, mejorando la calidad de vida de la población, por la generación de miles de puestos de trabajo; este eje concertado asegurará el desarrollo del puerto en paz y se convertirá en un gran puerto HUB, mega concentrador de carga de esta parte del continente y una de las ciudades portuarias modernas más importante del Pacífico sur.

Imágenes antes del proyecto de desarrollo portuario



Imágenes del proyecto puerto del Callao, integrado a la Panamericana Sur y Norte, con zonas portuarias industriales



UNIÓN EJE IIRSA NORTE - YURIMAGUAS CON PUERTO ALTERNO REGIÓN ANCASH



La presente propuesta sustenta que a mediano plazo, con la implementación comercial de Brasil por el eje IIRSA Amazonas y el mejoramiento de la profundidad en 2680 kms de ríos, será posible la navegación de naves de mayor calado, aumentando los volúmenes de carga para el comercio exterior desde y hacia Brasil, carga que se concentrará en el puerto de Yurimaguas y que necesitará de 2 puertos eficientes, en el litoral con infraestructura moderna, que serían Paita y otro en la región Ancash.

Este proyecto está basado en que habrá carga suficiente para alimentar 2 puertos y las distancias entre los puertos como se muestra:

1. Distancia de puertos, Yurimaguas - Paita, 929 kms.
2. Distancia de puerto, Yurimaguas-Ancash, 250 kms.; por lo accidentado de la geografía en la región Ancash la distancia podría hasta duplicarse, pero se admite por ser muy comercial y competitiva.

INTEGRACIÓN AL CONCIERTO ECONÓMICO DE LAS COMUNIDADES NATIVAS



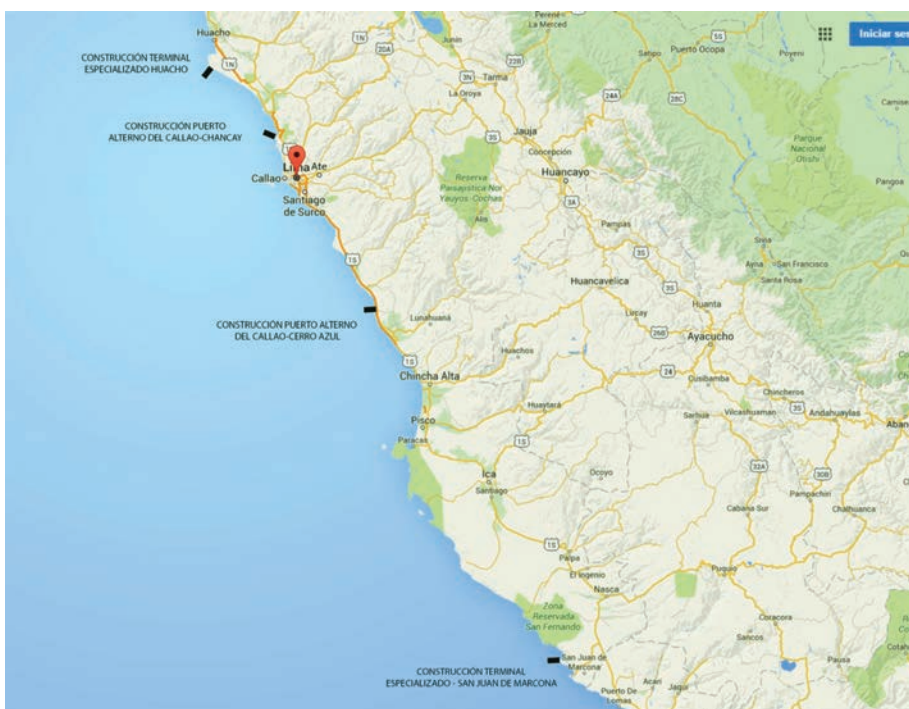
El dragado y mejoramiento de la profundidad en 2680 kms de los ríos de la amazonia permitirá el transporte de embarcaciones con mayor calado y volúmen de carga, que originará un intenso tráfico comercial, siendo necesario e importante interconectar con infraestructura adecuada a las comunidades nativas e indígenas mediante pequeños puertos alimentadores, desarrollando cadenas de frío, alimentada con energías renovables que permitan a las comunidades industrializar su producción, sin contaminación. Con este proyecto se evitara que más del 80% de productos naturales de la amazonia se pierdan; y como consecuencia natural las comunidades se integren al concierto económico nacional e internacional.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE LA MACRORREGIÓN PORTUARIA INDUSTRIAL

Basado en este ejemplo, hacemos la propuesta de la creación de la MACRO REGIÓN PORTUARIA INDUSTRIAL imitando el desarrollo de los grandes puertos en el mundo y corrigiendo las actuales políticas de la autoridad portuaria, generando una visión mucho más amplia y moderna, que es la única que

LA NUEVA DINÁMICA PORTUARIA INTERNACIONAL

puede lograr posesionar a los puertos del Perú, y en este caso especial al puerto del Callao, como ente concentrador de la carga local e internacional. Esta nueva visión debe sobrepasar los límites territoriales de las actuales administraciones, que se ha reducido a una visión de linderos regionales, para dar el gran salto y crear la macrorregión portuaria industrial, administrada por una sola autoridad portuaria, que debe ser integrada por las regiones: Lima, Callao e Ica. Esta propuesta de desarrollo portuario permitirá la construcción de puertos regionales especializados en Huacho, San Juan de Marcona, y puertos alimentadores como Cerro Azul, Vegueta, Chancay, Supe entre otros, basadas en la consolidación de la construcción de industrias portuarias en las zonas eriazas comprendidas en estas 3 regiones, mediante alianzas y la creación de zonas francas, que dará paso a la transformación de la materia prima generando valor agregado. Este proyecto permitirá la construcción de nueva infraestructura y la modernización del transporte, consolidando la industria de comercio exterior, tanto exportación como importación; además de la creación de innumerables puestos de trabajo, como primer requisito para combatir la inseguridad ciudadana.



PROYECTO 5

CONSTRUCCIÓN DE 5 PUERTOS SECOS, CON ZONAS INDUSTRIALES Y DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA EN EL PERÚ COMO SIGUE:

1. Complementar el desarrollo del puerto de Yurimaguas, con una planificación y construcción de Zonas de Actividad Logística y Centros Industriales, proyecto que permitirá la concentración de carga de las regiones de Loreto, Amazonas, San Martín, y carga del este Brasileño, aprovechando la conexión con el Eje IIRSA Amazonas, que lo interconecta con los puertos de Paita y Bayovar.
2. Puerto Seco Norte, entre los límites fronterizos de las regiones la Libertad, Amazonas, San Martín y Cajamarca, proyecto que permitirá concentrar la carga de las regiones de las regiones antes indicadas incluyendo a la región Lambayeque y Ancash.
3. Puerto Seco Centro; en la región Junín “Huancayo”, que concentre la carga de las regiones Ica, Huánuco, Cerro de Pasco, Junín y Lima – Callao.
4. Construcción de puerto Seco Sur Chico en límites región Huancavelica y Ayacucho que permita concentrar la carga de las regiones: Cuzco, Huancavelica, Ayacucho, Ica, Apurímac, y Madre de Dios.
5. Puerto Seco Sur, ubicado entre los límites de las regiones: Puno, Arequipa y Moquegua; que concentrara la carga de las regiones antes señalada, incluyendo a la región Puno.



CAPÍTULO VI

LOS 10 PRINCIPALES PUERTOS DEL MUNDO, DE EUROPA, EE.UU. DE AMÉRICA Y DE AMÉRICA DEL SUR

 <p>PLAmar Puerto de Shanghai</p> <p>Fuente: www.shanghaiport.com</p>	 <p>PLAmar Puerto de Shenzhen</p> <p>Fuente: www.szport.com</p>
 <p>PLAmar Puerto de Ningbo / China</p> <p>Fuente: www.ningboport.com</p>	 <p>PLAmar Puerto de Guangzhou</p> <p>Fuente: www.gzport.com</p>
 <p>PLAmar Puerto de Qingdao</p> <p>Fuente: www.qingdaoport.com</p>	 <p>PLAmar Puerto de Hong Kong</p> <p>Fuente: www.hkport.com</p>

I. LOS 10 PRINCIPALES PUERTOS DEL MUNDO

PUERTO DE SHANGHÁI



Haremos un ligero análisis de la historia del puerto de Shanghái, para observar las medidas importantes que se llevaron a cabo, en el devenir del tiempo, para convertirlo en el puerto más importante, con el mayor movimiento de carga comercial en el mundo. Por tanto, en el presente estudio podrán notar que la autoridad portuaria de Shanghái no solo administra un terminal, como es el caso de muchos puertos de América del Norte y del Sur; por el contrario, administra almacenes, puertos adyacentes, zonas de actividad logística, zonas franca, agrupándolos bajo una misma visión de desarrollo, creando las zonas portuarias industriales a lo largo de todo el río Yangtzé y sus afluentes.



Desde el siglo V hasta el VII, la zona portuaria que hoy ocupa Shanghái fue conocida como Shen o Hudu, contando con muy pocos habitantes en ese entonces, razón por la cual no se impuso en el mercado comercial, y menos logró su desarrollo.

En el siglo IX, el puerto de Shanghái logró su crecimiento ocupando una posición estratégica para el comercio con Occidente.

La historia señala que en 1863 los colonizadores británicos y estadounidenses hicieron una alianza que se denominó el “Acuerdo internacional de protección y explotación del puerto de Shanghái”, que logró convertirlo en un polo de desarrollo atractivo y comercial para los lugareños y permitió que muchos extranjeros se establezcan en la ciudad portuaria por generaciones, haciéndose llamar los Shanghailanders. El puerto se convirtió en un municipio oficial en 1927 bajo la administración de la República de China.

De 1920 a 1930, los rusos blancos y Judíos Rusos huían por miles de la nueva Unión Soviética. Refugiándose en el puerto por muchos años, debido a la mala administración política y la pobreza en su patria, llegaron a convertirse en el grupo extranjero más grande de residentes. En 1932, el puerto de Shanghái se convirtió en la quinta ciudad más grande del mundo, contando en ese entonces con una población extranjera de 70 mil habitantes. A inicios de 1932, los japoneses bombardearon el puerto de Shanghái, en una aparente respuesta de protección a los estudiantes que ocupaban el noreste de China. En 1937, la Batalla de Shanghái terminó con la ocupación de Japón, pasando a ser colonia internacional en 1941.

La segunda guerra chino-japonesa, entre 1937 y 1945, originó cambios favorables que hicieron progresar al puerto; siendo así, la comunidad japonesa construye la primera red industrial, que rápidamente es imitada y replicada por otros extranjeros, posesionando rápidamente al puerto.

En los siglos V y VII de nuestra era, Shanghái recién apareció como puerto pesquero de un pequeño pueblo; a partir del siglo XII, como consecuencia de la expansión de la ciudad, el puerto comienza a lograr su empoderamiento, convirtiéndose hoy en el más importante del mundo, siendo administrado actualmente por Shanghái International Port Group (SIGP), empresa pública; el 45% de las acciones pertenece al Gobierno Municipal de Shanghái.

Situado en la desembocadura del río Yangtzé, en el este central de China frente a la Mar de China Oriental, el puerto de Shanghái es un municipio con el estado de la provincia de la República Popular de China; ubicado a unos 421 kilómetros al sureste del puerto de Lianyungang y a 430 millas náuticas (una milla náutica equivale a 1,852 m.) al norte del puerto de Taipéi en Taiwán. Es uno de los destinos turísticos más populares del mundo. El 2002, más de 16.2 millones de personas vivían en el puerto de la municipalidad de Shanghái.

Durante el siglo XX, el puerto de Shanghái se convirtió en el centro industrial más importante del mundo. En la actualidad lidera el crecimiento de China, es el centro comercial y financiero y el puerto de más rápido crecimiento en la economía mundial. Es uno de los contribuyentes más importantes de los ingresos fiscales de China, con el 21.5% al PBI de toda la China Popular.

Las grandes contribuciones a la economía nacional trajeron como consecuencia un alto costo para la ciudad. La infraestructura comenzó a deteriorarse, obstaculizando su desarrollo porque no se le facilitó algunas liberalizaciones económicas importantes para consolidarse, reformas que recién se comienzan a llevar a cabo en la década de 1980. Finalmente, en 1991 el puerto de Shanghái inició las reformas económicas sustanciales, dando inicio a su actual era de auge económico

Shanghái International Port (Group) Company Limited (SIPG) es el único operador de los terminales de uso público en el Puerto de Shanghái

El SIPG se constituyó en 2003, cuando la autoridad portuaria de Shanghái fue sometida a reorganización total; en el 2006, el SIPG se convirtió en una sociedad limitada cuyos principales accionistas son el Gobierno municipal de Shanghái, China International Company Limited Terminals y Shanghái Investment Corporation Tongsheng Group.

Es el responsable de manejar el transporte de carga (nacional e internacional por tierra y agua) la fabricación y el mantenimiento de los contenedores, el arrendamiento, la gestión de la información en el almacenamiento, procesamiento, distribución y logística portuaria, el suministro de instalaciones para la atención de cruceros internacionales de pasajeros, pilotaje y remolcadores, y el transporte de carga, el suministro de los servicios portuarios, arrendamiento de equipos e instalaciones y la creación de gestión y operación de instalaciones y terminales portuarios.

El puerto de Shanghái opera 125 muelles, con una longitud total del muelle de unos 20 kilómetros, ocupa una excelente posición geográfica, goza de condiciones naturales y cuenta con amplias instalaciones de distribución interior e infraestructura.

El manejo de carga contenedorizada es el principal negocio de Shanghái. Por ejemplo, durante el periodo de cinco años que terminó en 2006, el tráfico de contenedores por el puerto de Shanghái aumentó de 6.43 millones de teu a 21.7 millones de teus. En 2008, el puerto de Shanghái manejó 368 millones de toneladas de carga, incluyendo 28 millones de teus de carga en contenedores, a pesar de la crisis financiera mundial.



El puerto de Shanghái consta de tres áreas principales: Wusongkou contenedores, Waigaoqiao y Ynagshan. El área del puerto de Shanghái es Wusongkou las terminales de contenedores de Shanghái (SCT) Company Limited una empresa conjunta entre la empresa Shanghái Container Limited y Hutchison Port Holdings Limited. La SCT tiene tres terminales de contenedores con 10 amarraderos, 2.3 mil metros de muelles y 550 mil metros cuadrados de patios de contenedores.

Wosongkou, anexo puerto de Shanghai



El área dentro del puerto de Shanghai Waigaoqiao es Pudong de Shanghai Container Terminals International Limited, una empresa conjunta entre la compañía Shanghai Waigaoqiao Zona de Libre Comercio de estiba y desestiba, Hutchinson Ports Pudong Limited, Cosco Pacific (China) Investments Limited y Ports Cosco (Pudong) Limited. Situado en la orilla sur del río Yangtzé en la Zona de Libre Comercio de Waigaoqiao.

Waigaoqiao, anexo de Shanghai





La terminal cuenta con 900 metros de muelles en tres espigones, con capacidad para buques de 5^º y 6^º generación. La terminal tiene una superficie total de 50 hectáreas, que incluye un patio de contenedores de 8,200 sitios de contenedores planos, donde se pueden apilar o arrumar 30 mil TEU. Al mismo tiempo, cuenta con áreas de propósito especial para los contenedores de carga peligrosa y contenedores refrigerados, posee moderna tecnología de uso intensivo en la terminal, tiene 147 unidades de equipos de manipulación de carga y un sistema de información de alta tecnología para gestionar los movimientos de carga.

Inangshan, de Shanghái



En el lado oriente del puerto de Shanghái, se encuentra la “Terminal de Contenedores limitada” ubicada en el área de Waigaoqiao, empresa que opera conjuntamente con la SIPG y Terminales APMT. La terminal cuenta con un total de 1,250 metros de muelle en cuatro atracaderos de contenedores, con una superficie de más de 150 hectáreas, el Shanghái East Terminal de Contenedores se esfuerza por ser la terminal de contenedores líder en el mundo, ofreciendo a sus clientes un rendimiento de clase mundial, eficiencia y fiabilidad. Durante su primer año de funcionamiento, esta terminal manejó un récord de más de un millón de TEU “carga en contenedores”, que la ha hecho merecedora de numerosos premios por su excelente desempeño.

Shanghái Container Terminals Limited Ming dong, en el área del puerto de Shanghái Waigaoqiao, es una empresa conjunta entre SIPG y Hutchinson. Situado en el estuario del río Yangtzé, el terminal cubre 163 hectáreas y consta de cuatro muelles de contenedores y de 1.1 mil metros de muelles. Con una ubicación que permite operar a buques de 50, 000 toneladas de peso muerto, la terminal tiene dos patios internos de la línea de alimentación con 190 metros de muelles largos y junto a profundidades de 12.8 y 14.0 metros, en la actualidad se trabaja para mejorar la profundidad hasta en 18 m.

El puerto de Yangshan de Shanghái posee el Shanghái International Company Shengdong Terminal Limited, operados por SIPG.

La compañía administra y opera los terminales en el puerto de aguas profundas y opera el cercano Parque Internacional de la Logística. Lanzado en 2005, La terminal y el parque logístico cuentan con equipos de última generación para asegurar la eficiencia de producción y sistemas de gestión. Capaz de manejar más de 2.2 millones de TEU de carga en contenedores, la terminal cuenta con la 3,000 metros de longitud del muelle de aguas profundas y 34 grúas para contenedores más modernas del mundo, así como también del manejo de un amplio adicional equipo de transporte.

La compañía SIPG Minsheng, controlada por el puerto de Shanghái, se especializa en el manejo, almacenamiento y transporte de las importaciones de granos a granel, aceites, alimentos, exportaciones de arroz y otras cargas fraccionadas y cargas a granel. La terminal consta de cuatro acomodaciones de 10 mil toneladas, con profundidad de 10 metros y 738 metros de longitud total de muelle. La terminal abarca 17 hectáreas e incluye dos silos con capacidad total para 120 mil toneladas de granos.

El puerto de carbón SIPG de Shanghái es encargado de todo el carbón, la arena y grava, y actúa como una agencia de envío. Las terminales cubren un área de 573.5 mil metros cuadrados y disponen de muelles por un total de más de dos mil metros de longitud. Cuenta con cuatro oficinas de gestión de terminales y atraques del total de 17 en toda la zona del río Huangpu, y de 204 mil metros cuadrados para almacenamiento. El rendimiento combinado de estas plazas es superior a 30 millones de toneladas por año.

La compañía SIPG a Xinhua en el puerto de Shanghái es una de las mayores organizaciones globales en el área de Pudong, se encarga del manejo de mercancías extranjeras; trabaja nueve acomodaciones de 10 mil toneladas, con una profundidad de 10.5 metros y la longitud total del muelles de 1,584 metros. La compañía cuenta con un área total de 422 mil metros cuadrados; maneja más de diez millones de toneladas de carga en el puerto de Shanghái cada año; las cargas incluyen minerales metálicos, fertilizantes químicos, y de carga a granel, objetos pesados, productos de acero y materiales de construcción.

La compañía SIPG Zhanghuabang, ubicada a 4 kilómetros de la desembocadura del río Yangtzé en el río Huangpu, cubre una superficie de 200 mil metros cuadrados. La terminal cuenta con tres acomodaciones de 10 mil toneladas con 540 metros de muelles, y maneja alrededor de 1.8 millones de toneladas de carga al año; se especializa en el manejo de contenedores, productos de acero, manejo del equipo grande y pesado, etc.

El Jungong SIPG de Shanghái se encuentra en el canal de gran calado del río Huangpu, con una superficie de 251 mil metros cuadrados, una longitud total del muelle de 743 metros y 143 mil metros cuadrados de bodegas, patios de almacenamiento, manipulación de cargas externas de hierro, acero, vehículos, pasta de papel, equipos, recipientes y cargas a granel. Este puerto de la empresa Shanghái también realiza inspecciones de contenedores y actúa como un agente naviero.

El puerto de Shanghái Branch SIPG Boashan Terminal fue diseñado en 1990 para manejar 2.9 millones de toneladas de carga al año; su actividad principal es la prestación de servicios a contenedores de carga a granel, carga fraccionada, productos de acero y las cargas masivas. Situado cerca del Grupo Bao Aceros, a 4 kilómetros de Wusongkou, la terminal abarca 525 mil metros cuadrados, incluyendo el área de tierra de 270 mil metros cuadrados, cuenta con muelles de 780 metros de longitud.

LA NUEVA DINÁMICA PORTUARIA INTERNACIONAL

La compañía SIPG Luojing se especializa en el manejo de cargas a granel; se encuentra ubicada en la orilla sur del Yangtsé, a 38 kilómetros del centro de la ciudad. Esta área de alta tecnología del puerto cubre cerca de 500 mil metros cuadrados; cuenta con un muelle de 16 metros de profundidad, que puede recibir buques de hasta 180 mil toneladas de peso muerto.



El Puerto SIPG Shanghai, de la Corporación de Transporte de Pasajeros, gestiona el tráfico de pasajeros y de carga doméstica. Situado en la zona de North Bund, la terminal marítima consta de ocho espacios, de un total de 1.1 mil metros, que pueden acomodar buques de 7 hasta 10 mil DWT.

El puerto de Shanghai Yangtze River busca fomentar el mercado de contenedores y consolidarse mediante el aumento de las fuentes de carga del interior para mejorar sus exportaciones, promueve la mejora del tamaño y capacidad de los buques e implementa normas portuarias para mejorar la capacidad de transporte marítimo.

La estrategia del SIPG es internacionalizar los servicios, mediante alianzas con la autoridad portuaria, para aumentar la capacidad en sus operaciones y mejorar la gestión del comercio internacional.

Cada año, la ciudad de Shanghái da la bienvenida a cientos de miles de turistas de todo el mundo. Los visitantes de occidente quedan maravillados con el puerto de Shanghái, señalándolo como una tierra oriental de encanto; los chinos la ven como una ciudad de un moderno estilo occidental, con una fascinante arquitectura tradicional moderna y una gama de colores en sus barrios y suburbios.

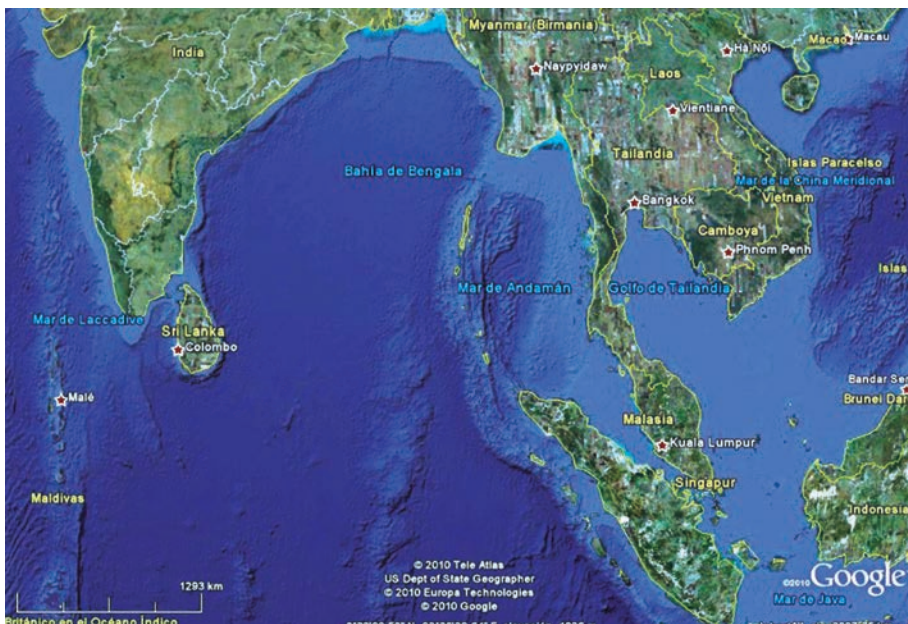
El puerto de Shanghái tiene un clima subtropical húmedo, con cuatro estaciones bien marcadas; los inviernos pueden ser fríos, aunque la nieve cae solo uno o dos días al año. El verano es caluroso y húmedo, interrumpido por tormentas ocasionales o lluvias torrenciales. El puerto de Shanghái también es vulnerable a los tifones que han causado daños importantes en el pasado, la primavera y el otoño son las estaciones más cómodas; las temperaturas oscilan entre una máxima promedio de 31 ° C en julio y agosto a una baja promedio de 0.5 ° C en enero.



En el 2012 manejó 744 millones de toneladas de cargamento y 32.5 millones de teu.

El tráfico de contenedores se concentra en tres zonas, el Puerto de Wusongkuo (Wusong), Waigaoqiao y Yangshan. Con un total de 33'620,000 Teu en el 2013; en la actualidad con 36'000,000, lidera el manejo de carga en el mundo. Habiendo experimentado un aumento del 3.35% con respecto a los datos del año anterior.

PUERTO DE SINGAPUR



Formado por sus instalaciones colectivas y terminales marítimas que llevan a cabo la gestión del comercio en los puertos de Singapur, manejan las cargas y descargas de los barcos que atracan (amarrar a muelle) a muelle. Actualmente es el puerto más activo del mundo en términos de tonelaje total, maneja la quinta parte de transbordos de contenedores; abastece el 50% de la demanda de crudo (hidrocarburos) del mundo; fue el puerto más activo en cuanto a contenedores de mercancías hasta el 2005, siendo superado por el puerto de Shanghai. Miles de barcos pasan por el puerto de Singapur, conectándolos con más de 600 puertos en 123 países del mundo.

El desarrollo del puerto de Singapur no se dio como consecuencia de un boom económico, sino como una necesidad esencial para poder desarrollarse; Singapur es un conjunto de archipiélagos, muy escaso de tierra firme para su expansión, como también de recursos naturales. El puerto resulta esencial e imprescindible para asegurar el crecimiento económico nacional. Su esfuerzo le ha permitido posesionarse en la industria y comercio, basados en un buen manejo del puerto, habiéndose convertido en la administración marítima más eficiente e importante del mundo, posee grandes industrias

de refinamiento de hidrocarburos y aprovecha al máximo el estrecho de Johor que es una ruta obligada para cualquier barco debido a su estratégica situación entre Singapur y Malasia.



A finales del siglo XIII, se creó el asentamiento de Singapur en la ribera norte del río Singapur, siendo conocido como el puerto antiguo; fue el único puerto en el sur del Estrecho de Malaca y servía a los barcos de la región, competía con otros puertos a través de la costa de Malaca, tales como Jambi, Kota Cina, Lambri, Semudra, Palembang, Kedah y Tamiang. El puerto tenía dos funciones:

- a. Tener acceso a productos demandados por los mercados internacionales, que incluían elementos ornamentales de armaduras de alta calidad y algodón; muchos de estos bienes se encontraban disponibles en otros puertos del sudeste asiático, pero los de Singapur se impusieron, por su calidad.
- b. La segunda función fue actuar como una vía de acceso al mercado regional e internacional; Johor y el archipiélago de Riau suministraban productos para exportación, mientras que Singapur era la principal fuente de suministros extranjeros de la región.

Hacia el siglo XV, el puerto de Singapur comenzó a rechazar el comercio internacional debido al ascenso del Sultanato de Malaca, sin embargo, el comercio continuó con la isla, los malayos eran oficialmente los responsables del

comercio internacional, de cascos del siglo XV, cerámicas de Siam de finales del siglo XVI o porcelana china blanca y azul de principios del siglo XVII; también ofertaban productos locales con demanda internacional; la madera local de Singapur era exportada a Malaca y luego exportada a comerciantes chinos para la fabricación de muebles.

A principios del siglo XVII, el asentamiento principal de Singapur y su puerto fueron destruidos por un batallón inglés proveniente de Aceh, que frenó su comercio, habiendo logrado recién su recuperación después de 1819, cuando Sir Stamford Raffles restableció el puerto de Kappel en la isla, con carácter internacional para el Reino Unido.

Durante el siglo XIX y XX, Stamford Raffles, interesado en atraer a los comerciantes asiáticos y europeos, ordenó que la tierra a lo largo de las orillas del río Singapur, en particular, el banco del sur, podían ser cedidas con fines comerciales. Esta medida animó a los comerciantes chinos e ingleses a asentarse en las inmediaciones, dándose las siguientes instrucciones:

- a. A los comerciantes chinos, por su frecuente interacción comercial con los comerciantes del sudeste asiático durante todo el año, se les ordenó establecer sus casas de comercio en el curso inferior del río.
- b. A los comerciantes ingleses, que dependían de la llegada anual del comercio de la India, se les ofreció que crearan los almacenes aguas arriba del río.

El puerto se basó en tres principales rutas de comercio que existían en el sudeste asiático en ese tiempo: la ruta china, que unía el sudeste de Asia con los puertos del sur de China de Fujian y Guangdong; la ruta del sudeste asiático, que unía las islas del archipiélago de Indonesia, y la ruta entre Europa y el Índico, que unía Singapur con los mercados de Europa y el litoral del océano Índico. Estas rutas, que eran complementarias, situaron a Singapur como punto de trasbordo del comercio regional e internacional; durante la década de 1830, Singapur había superado a Batavia (hoy Yakarta) como el centro del comercio de junco chino, y también se convirtió en el centro de comercio de los ingleses en el sudeste de Asia debido a que los comerciantes de esta zona preferían el puerto libre de Singapur a otros importantes puertos regionales que tenían restricciones. Singapur había adelantado también a Tanjung Pinang como la puerta de exportación de la industria de uncaria y

la pimienta del archipiélago de Riau-Lingga en la década de 1830 y Johor del Sur en la década de 1840; también se había convertido el centro del comercio de Chaozhou en los productos marinos y el arroz.

Mientras el volumen de su comercio marítimo aumentaba en el siglo XIX, Singapur se convirtió en un puerto de escala clave para los buques de vela y de vapor en su paso a lo largo de las rutas marítimas de Asia. Desde la década de 1840, Singapur fue en una importante estación carbonera para las redes de transporte de vapor que estaban empezando a formarse. Hacia finales del siglo XIX, Singapur llegó a ser en un puerto de servicios de primera necesidad para el interior geográfico de la península malaya. Después del establecimiento del British Forward Movement, Singapur fue en la capital administrativa de la Malasia británica; carreteras y ferrocarriles se construyeron para el transporte de materias primas como el petróleo, el caucho y el estaño, desde la península de Malaca hasta Singapur, para ser procesadas en productos de primera necesidad y posteriormente ser embarcados a Gran Bretaña y otros mercados internacionales. Esta fue la función más importante del puerto de Singapur durante el periodo colonial

Desde 1963, Singapur deja de formar parte del Imperio Británico; esto origina que pierda su posición estratégica, ya que dejó de ser la capital administrativa o económica de la península de Malaca. El procesamiento de Singapur de materias primas extraídas de la península se redujo drásticamente debido a la ausencia de un mercado común entre Singapur y los Estados peninsulares.

Desde su total independencia en 1965, ha tenido que competir con otros puertos de la región para atraer al sector naval y el comercio a su puerto; hecho que ha logrado mediante el desarrollo de una economía orientada a la exportación, basada en el valor agregado manufacturero: obtiene productos en bruto o parcialmente manufacturados de los mercados regionales y mundiales y exporta productos con valor agregado de nuevo a estos mercados, a través de acuerdos de acceso a los mercados mediante las directivas de la Organización Mundial del Comercio o acuerdos de libre comercio (como el efecto maquila).

Durante la década de 1980, la actividad de comercio marítimo había acabado en las inmediaciones del río Singapur, excepto en la forma de transporte de pasajeros, mientras terminales de otros puertos se hicieron cargo de esta función.

Instalaciones portuarias de Pasir Panjang - Singapur



Instalaciones portuarias de puerto Jurong - Singapur



Otras terminales fueron construidas en Jurong y Pasir Panjang, así como en Sembawang, en el norte. Hoy en día, las operaciones del puerto de Singapur están a cargo de dos consorcios: PSA International (anteriormente la autoridad portuaria de Singapur, de ahí sus siglas en inglés PSA “Port Singapore Authority”) y el puerto de Jurong, que en conjunto operan seis terminales de contenedores y tres terminales de uso general en todo Singapur.

En la década de 1990, el puerto se hizo más conocido, superando a Yokohama, y llegó a ser el puerto más activo en términos de tonelaje.

La Terminal de Contenedores Pasir Panjang está ubicada al lado izquierdo, y el Puerto de Jurong en la parte trasera.



Singapur es uno de los puertos de mayor tráfico del mundo en términos de manejo de cargas por tonelaje, llegó a manejar hasta 1,150 millones de tm el 2005; en tonelaje de mercancías, Singapur está detrás de Shanghái, con 423 millones de toneladas de carga. El puerto mantiene su posición como mayor puerto del mundo en tráfico de transbordo desde el 2005, también como el mayor puerto de abastecimiento de combustible, con 25 millones de toneladas vendidas en un mismo año.

En el 2005 fue primero en el mundo en términos de tráfico de contenedores, con 23.2 millones de Teu. El alto tráfico de contenedores hizo que supere a Hong Kong desde el primer cuatrimestre de 2005, liderando la lista desde la fecha, con una estimación de 19,335 teu manejados hasta octubre, comparados con los 18,640 Teu manejados por Hong Kong en el mismo periodo. El creciente tráfico regional ha consolidado a Singapur en el sudeste asiático, además el volumen de tráfico de transbordo en la ruta Europa-Este asiático a través de Singapur ha permitido al puerto liderar el tráfico marítimo y carga portuaria.

Las instalaciones de contenedores de PSA en Singapur son las siguientes:

- Amarraderos de contenedores:
- Longitud de muelle: 12,800 ms.
- Área: 436 hectáreas
- Calado máximo: 16 m
- Grúas del muelle: 143
- Capacidad soportable: 24.7 tm. teu

PSA de Singapur es propietaria de 13 amarraderos, parte de la fase dos de la Terminal de Contenedores de Paisir que se construyeron el 2009; las fases tres y cuatro añadieron 16 amarraderos adicionales que finalizaron su construcción en el 2013.

Las instalaciones del puerto de Jurong son las siguientes:

- Amarraderos: 23
- Longitud de amarraderos: 4,545 m
- Calado máximo: 16 m
- Carga máxima: 150,000 tm (DWT)
- Área: 1.2 km² de zona de libre comercio, 320,000 m² de zona con tasas
- Instalaciones de almacenamiento: 280,000 m²

PSA de Singapur tiene un contrato de 40 años como operador libre de impuestos, en el puerto de Gwadar en la costa suroeste de Pakistán, que comenzó a funcionar en marzo del 2008, con 3 amarraderos de uso variado, un muelle de 602 metros y 12.5 metros de profundidad. Otros 9 amarraderos de 20 metros de profundidad están en construcción.

El puerto de Singapur se ha convertido en el segundo puerto más importante del mundo, llegando a manejar 537.6 millones de toneladas de cargamento en el 2012, superando por primera vez el año pasado la marca de los 30 millones de TEU. Las terminales portuarias se sitúan en Tanjong Pagar, Keppel, Brani, Pasir Panjang, Sembawang y Jurong, gestionados por PSA Singapore y Jurong Port.

El puerto recibe un promedio de 140,000 buques anualmente, conectándose a través de las rutas de transporte marítimo con más de 600 puertos alrededor del mundo. Actualmente se está llevando a cabo un importante proyecto de expansión en la terminal del puerto de Singapur que, cuando esté plenamente en marcha en 2020, se sumarán otros 15 puestos de atraques más. Desde 2005 se situaba en primera posición en tráfico de contenedores, pero en 2010 fue destronado por el puerto de Shanghái. En 2012 se movieron 31.65, experimentando un aumento del 3.1% en 2013, moviendo 32.24 TEU, encontrándose a la fecha en 35'000,000.

Indicadores de crecimiento	2011	2012	2013	2014	2015 (e)
PIB (miles de millones de USD)	274,07	286,91	297,94e	307,09e	320,25
PIB (crecimiento anual en %, precio constante)	6,1	2,5	3,9e	3,0e	3,0
PIB per cápita (USD)	52.871	54.007	55e	56.113e	58.146
Saldo de la hacienda pública (en % del PIB)	8,2	7,7e	5,5e	4,2e	4,1
Endeudamiento del Estado (en % del PIB)	101,8	106,6e	103,5e	103,1e	101,0
Tasa de inflación (%)	5,2	4,6	2,4e	1,4e	2,5
Tasa de paro (% de la población activa)	2,0	2,0	1,9	2,0	2,1
Balanza de transacciones corrientes (miles de millones de USD)	62,59	50,15	54,56e	53,99e	53,28
Balanza de transacciones corrientes (en % del PIB)	22,8	17,5	18,3e	17,6e	16,6

PUERTO DE SHENZHEN



La historia de la ciudad de Shenzhen se remonta a unos 6,000 años de antigüedad. Se han encontrado restos arqueológicos que demuestran que la zona estuvo poblada desde el Neolítico.

La historia de la ciudad se puede dividir en cuatro periodos distintos:

- a. El primer periodo se prolonga desde la prehistoria hasta, aproximadamente, el año 1573; en esta época, la ciudad estuvo habitada por los miembros de las tribus baiyue, que se dedicaban básicamente a la pesca y, en menor medida, a la agricultura.
- b. El segundo periodo, entre el año 1573 y el 1841, fue el del establecimiento del condado de Xinan, que se extendía hasta la actual ciudad de Hong Kong; la capital del condado era Nantou. La economía de Xinan se basaba en la explotación de la sal, el té y las especias.
- c. Un tercer periodo histórico abarcó el periodo entre 1841 y 1979. En 1842, con la firma del Tratado de Nankín, Hong Kong pasó a estar ocupada por los británicos. En 1898 la península de Kowloon fue cedida, dejando una gran parte del territorio de formar parte del condado de Xinan. En 1913, el condado cambió su nombre al de Baoan, para evitar confundirse con el condado de Xinan, ubicado en la provincia de Henan.
- d. El último periodo en la historia de Shenzhen se inició en el año 1979, cuando el Gobierno central decidió conceder a la ciudad el rango de prefectura; en 1980 se la reconoció oficialmente como una “zona económica especial”, la primera que se concedía en toda la República Popular. La declaración de zona económica especial, unida al bajo precio del suelo y de la mano de obra, provocó que gran número de empresas de Hong Kong se trasladaran a Shenzhen, con el consiguiente auge económico y urbanístico para la ciudad. En pocos años, Shenzhen pasó de ser un pueblo de pescadores a una gran metrópoli y uno de los principales centros de producción del país, de hecho es una de las ciudades de más rápido crecimiento del mundo.

Después del delta del Río Yangtsé, el segundo delta más importante en China es el del Río Perla, ubicado en la provincia de Guangdong (más conocida como Cantón). En este delta se ubica el puerto de Shenzhen, que ha pasado este año a establecerse en la tercera posición a nivel mundial.

En 1979, fue fundada la ciudad de Shenzhen. En el año 2004 se invirtieron aproximadamente 30 mil millones de yuanes (cerca de 2,000'000,000 de eu-

ros) en el puerto de Shenzhen para ampliar la infraestructura portuaria, que permita contribuir al crecimiento económico e impulsar las exportaciones de China, proporcionando servicios de clase mundial en terminales de contenedores, así como la capacidad en infraestructura vial, garantizando la fluidez del tráfico en la zona.

El puerto de Shenzhen mantiene el desarrollo de sus instalaciones en busca de un mayor crecimiento anual, la innovación tecnológica y administrativa de los puertos, las reformas aduaneras y el transporte multimodal.

En el año 2012 el tráfico del puerto de Shenzhen tuvo un crecimiento de 1.6%, hasta alcanzar 22.94 millones de TEU. Ha recibido más de 200 distinciones por sus niveles de rendimiento, así como por la protección del medio ambiente, seguridad portuaria y las iniciativas de responsabilidad social. Recientemente la terminal Yantian alcanzó los 100 millones de TEU operados desde su inauguración en 1994, recibiendo un reconocimiento mundial.

El puerto de Shenzhen cuenta con unos 140 muelles distribuidos en las áreas de Da Chan Bay, Shekou, Chiwan, Awan, Yantian, Dongjiaotou, Fuyong, Xiaodong, Shayuchong y Neihe. Adicionalmente se prevé la construcción de otros 6 puertos que vincularán el puerto de Shenzhen con el puerto de Hong Kong.

PUERTO DE HONG KONG



El nombre Hong Kong proviene de una aproximación en pronunciación figurada del cantonés o hakka al inglés significa puerto fragante. Aproximadamente en 1842 el nombre hacía referencia a una pequeña ensenada, que hoy es Aberdeen, Jyutping; hoeng gong zai (“pequeña Hong Kong”) entre la isla Ap Lei Chau y el lado sur de la isla de Hong Kong, fue uno de los primeros puntos de contacto entre los marineros británicos y los pescadores locales.

LA NUEVA DINÁMICA PORTUARIA INTERNACIONAL

La referencia a “fragante”, según los historiadores, puede referirse a las aguas dulces del río Perla o el incienso de las fábricas que bordean la costa al norte de Kowloon.

En 1842, se firmó el Tratado de Nanking y el nombre de Hong Kong se registró por primera vez en los documentos oficiales para abarcar la totalidad de la isla. El nombre fue escrito a menudo como única palabra, Hong-Kong, hasta que el Gobierno de la ciudad adoptó la forma actual en 1926. Sin embargo, algunas organizaciones seculares siguen utilizando una sola palabra, como la de correos y la HSBC.

En el chino mandarín la pronunciación se representa en pinyin, como Xiang-gang, mientras que los nombres de la mayoría de los lugares en China continental son transliterados al inglés en lugar de usar Xianggang.



Hong Kong es uno de varios puertos centrales que sirven de enlace a las regiones de Asia oriental y sur-oriental, siendo una de las puertas económicas de China continental. Estableció un récord en su movimiento de contenedores en 2007, por el manejo de 23.9 millones de TEU, manteniendo su estatus como el mayor puerto de contenedores que sirve el sur de China y uno de los más activos del mundo.

Unos 456,000 buques llegan y parten de Hong Kong durante el año, transportando 243 millones de toneladas de carga y cerca de 25 millones de pasajeros. El promedio de tiempo de respuesta para los buques portacontenedores en Hong Kong es de aproximadamente 10 horas. Para los buques convencionales que trabajan en medio de la corriente en boyas o anclajes, es de 42 y 52 horas, respectivamente.

El Gobierno cuenta con una flota de aproximadamente 600 embarcaciones de diferentes tipos y tamaños. Aproximadamente 152 embarcaciones son grandes barcos mecanizados que sirven a 16 departamentos gubernamentales, como la Policía Marítima, Aduanas e Impuestos Especiales y los Servicios de Bomberos; algunos usuarios de los departamentos operan y tripulan sus embarcaciones especialmente diseñadas para cada propósito. El propio Departamento de Marina controla cerca de 100 embarcaciones, incluyendo lanchas-patrullas, transportadores de personal, pontones, barcas auto-propulsadas y buques especializados, tales como lanchas de levantamiento hidrográfico y portadores de explosivos. Estos buques prestan apoyo a los propios Departamentos de Operaciones Portuarias o sirven a otros departamentos que no tienen su propia flota.

El astillero de Gobierno es el responsable del diseño, adquisición y mantenimiento de todos los buques propiedad del Gobierno. Ocupa un terreno de 980,000 m² en la Isla Stonecutters y tiene unos 83,000 m² protegidos de cuenca hidrográfica como base de operaciones para los buques operados por el Departamento de Marina. El astillero cuenta con un sistema de nave-ascensor y tres buques-montacargas capaces de varar en dique seco embarcaciones de hasta 750 toneladas. Se emplea un sistema de información computarizado en línea para coordinar las actividades de mantenimiento y servicios de apoyo para maximizar la eficiencia del mantenimiento y la disponibilidad de buques.

El puerto cuenta con amplias instalaciones para la reparación, mantenimiento, varado y deslizamiento de todo tipo de embarcaciones. Dos diques flotantes se encuentran frente a la costa oeste de la isla de Tsing Yi y dos al noreste de la isla Lantau; el más grande es capaz de atracar buques de hasta 150,000 toneladas de peso muerto (DWT). También hay un gran número de astilleros más pequeños, que llevan a cabo reparaciones de buques y construcciones de embarcaciones especializadas, incluidas las naves de patrulla sofisticadas y embarcaciones de recreo para los mercados de ultramar.

Hong Kong es un centro para el empleo de marinos. 1,200 oficiales y marineros de Hong Kong sirven a bordo de más de 420 buques de navegación marítima de 12 naciones diferentes. La oficina de Marina Mercante registra a los marinos, regula su trabajo a bordo de los buques de todos los pabellones y supervisa el empleo y despido de marinos a bordo en buques de Hong Kong y en buques extranjeros que no están representados en Hong Kong por una oficina consular.

LA NUEVA DINÁMICA PORTUARIA INTERNACIONAL

Desde el mes de julio del 2014, el puerto de Hong Kong arrastra ocho meses consecutivos de caídas en tráfico de contenedores, si se comparan con datos interanuales de cualquier otro periodo del ejercicio anterior.

La instalación portuaria continúa ocupando el cuarto puesto en el ranking mundial en lo que a este tráfico se refiere, con un movimiento de 22.35 millones de TEU en 2013, que solo fue superado en el mismo año por el puerto de Shenzhen, China, con 23.28 millones, y los puertos de Singapur, con 32.6 millones y Shanghai, 33.62 millones de TEU, del mismo periodo.

No obstante, el segundo semestre de 2014 y los dos primeros meses de 2015 han mostrado registros muy negativos en las instalaciones portuarias. En lo que respecta a los descensos de 2014, caben destacar las caídas del 6.9% y 6.4% en los meses de septiembre y noviembre, respectivamente, sobre los mismos meses del ejercicio anterior, y sobre todo la del pasado diciembre, en el que bajó 14%.



El 2015 ha empezado con la misma tónica, descendiendo los contenedores manipulados un 6.1% en enero con respecto al primer mes de 2014, hasta los 1'825,000 TEU, y un 3.7% en febrero, estableciéndose en 1'430,000 TEU, lo que conlleva que el registro en el acumulado se establezca en un descenso del 5% en los dos primeros meses del año.

La evolución descendente en el tráfico de contenedores ha pasado de los 24.38 millones de TEU manipulados en 2011, a 23.12 millones en 2012 y, posteriormente, a 22.5 millones en 2013. La responsabilidad de la administración del puerto recae en el director de Marina. La Comisión de Operaciones Portuarias lo asesora en todas las cuestiones que afectan a las operaciones eficientes del puerto, excepto aquellos asuntos que son responsabilidad de la Comisión Consultiva de Pilotaje y la Comisión Consultiva de Embarcaciones Locales Provisionales. El Consejo de Desarrollo del Puerto de Hong Kong asesora al Gobierno en asuntos relacionados con la planificación y el desarrollo portuario y la promoción de Hong Kong como un puerto central regional y un puerto líder de contenedores en el mundo. Mientras tanto, el Consejo de la Industria Marítima de Hong Kong asesora al Gobierno sobre las medidas para desarrollar aún más la industria marítima de Hong Kong y para promover la posición de Hong Kong como centro marítimo internacional; ambos consejos están presididos por el Secretario de Transporte y Vivienda.

PUERTO DE NINGBO



Ningbo pinyin: Níngbo es la segunda ciudad en importancia de la provincia de Zhejiang en la República Popular China, siendo el principal puerto de la provincia; tiene una población de 7.6 millones habitantes y ocupa un área de 9,365 km², situada al sur de la bahía de Hangzhou, frente al mar de China Oriental.

Durante las dinastías Tang y Song, la ciudad se convirtió en un importante núcleo comercial. Los comerciantes portugueses llegaron a la ciudad en 1522, siendo uno de los primeros puertos que se abrieron a los extranjeros por el Tratado de Nanjing, al finalizar la primera Guerra del Opio que enfrentó a británicos y chinos.

Durante la guerra del opio, las tropas británicas ocuparon la ciudad amurallada tras atacar la ciudad de Zhenhai, el 10 de octubre de 1841.

Hoy en día, la ciudad sigue siendo un importante puerto. En el año 2008 se culminó la construcción del puente de la bahía de Hangzhou que une Ningbo con la municipalidad de Shanghái.

Saliendo del puerto de Wuhan, navegando por el Río Yangtsé, a unos 700 Km, en la región central de la costa de China se encuentra el Delta del Yangtsé. Y en él, los dos puertos más importantes, no solo de China o Asia, sino del mundo. El Puerto de Shanghái y el Puerto de Ningbo-Zhoushan.



El Puerto de Ningbo manejó más de 453 millones de toneladas de carga en 2012, es el quinto puerto más grande en el mundo. Así mismo, la capacidad de TEU del puerto también alcanzó los 15.6 millones de TEU. Gestionado por Ningbo Port Group, se sitúa en la provincia costera de Zhejiang y se compone por la Beilun Port Área, Zhenhai Port Área, Ningbo Port Área, Daxie Port Área y Chuanshan Port Área.

El puerto consta de 309 atraques, conectando con más de 600 puertos en el mundo y prestando servicio a más de 100 países. Al ser fusionado recientemente con el puerto de Zhoushan, la capacidad de TEU combinado de los dos puertos alcanzó la cifra de 16.83 millones de toneladas en 2012. En el año 2009 el puerto de Ningbo y el puerto de Zhoushan se fusionaron y desde entonces es uno de los puertos de mayor crecimiento de China.

Al igual que el puerto de Shanghai, cuenta con terminales para contenedores y carga general, pero se ha consolidado como uno de los principales puertos para el almacenaje, entrega y trasbordo de combustible.

Los operadores logísticos del puerto de Ningbo-Zhoushan son COSCO y CSCL, ambas compañías chinas.



El puerto de Ningbo-Zhoushan trabaja su expansión y desarrollo previendo la unificación de ambos puertos y la construcción de nuevos muelles, en estos momentos se está posicionado como el segundo mayor puerto del mundo. Shanghai y Ningbo-Zhoushan son los dos únicos puertos de aguas profundas de la zona.

China está camino a ser la segunda economía mundial, y con ella sus puertos han pasado a ser los de mayor movimiento de contenedores y carga, quedándose incluso muchos de ellos por debajo de la demanda. Estos se han convertido en una pieza clave para el desarrollo económico de China y el mundo.

El puerto de Ningbo cuenta con aguas profundas y corrientes amigables, está protegido y abrigado de las fuertes olas y viento por las islas Zhoushan. El canal de entrada para el puerto de Ningbo en gran parte del canal alcanza una profundidad de hasta 22.1 metros (72.5 pies), permitiendo que buques de hasta 300 mil toneladas puedan navegar tranquilamente hacia el puerto con marea alta.

Ofrece muchas oportunidades para el desarrollo y la construcción, ya que tiene un litoral de aguas profundas de más de 120 kilómetros (74.6 millas). En la parte posterior de la línea de costa de aguas profundas presenta una amplia zona portuaria plana, adecuada para el almacenamiento, e industrias propias del quehacer marítimo y portuario.

Cuenta con un total de 191 amarres, 39 de ellos en aguas profundas; acomodaciones con 10,000 y más toneladas, las más grandes son las toneladas de terminales, 250,000 tm de petróleo crudo, los de 200,000 o más tonelaje de mineral cuentan con muelle especializado de carga, un terminal especialmente diseñada para recibir buques contenedores de 6ta generación; cuenta con 110 líneas de transporte marítimo para el transporte de contenedores y 480 servicios de línea regulares al mes. Las primeras 20 compañías navieras de todo el mundo han establecido sus agencias en Ningbo, que dispone de 315 agencias de trabajo. Se extiende más de 50 kilómetros (31 millas), incluyendo 74 muelles de gran calado con capacidad para diez mil toneladas de peso muerto. Dispone de una terminal de petróleo crudo de DWT 250,000, una terminal DWT 200,000 (DWT peso muerto, carga total del buque). Para los concentrados de mineral, cuenta con terminales para atracar barcos de 300,000 toneladas de peso muerto, un muelle de contenedores internacional sexta generación y un terminal especializado en productos químicos líquidos con capacidad de 50,000 toneladas de peso muerto.

El puerto de Ningbo es propietario de instalaciones de última generación en el manejo de contenedores y pueden soportar grandes buques portacontenedores con capacidad de hasta dieciocho mil TEU. El puerto de Ningbo cuenta con un completo y eficiente sistema de logística que le permite coordinar con su flota de contenedores de alta mar, una flota de camiones de contenedores, actividades de carga de reenvío.

Las instalaciones de manejo de contenedores en el puerto de Ningbo incluyen 4,465 metros (14,600 pies) de acomodaciones, con profundidades que oscilan entre 13.5 y 17 metros, complementándose con patios de contenedores de gran capacidad. Un solo puente grúa en el puerto de Ningbo puede manejar hasta 53.3 TEU por hora, y el rendimiento de los buques enteros es 364.8 TEU por hora.

El puerto de Ningbo tiene amplias conexiones intermodales que hacen parte de una amplia red para la recogida y distribución de mercancías.

El puerto tiene acceso a cuatro autopistas importantes: Shanghai-Hangzhou-Ningbo-Expressway; Expressway-Ningbo-Taizhou-Wenzhou; Hangzhou-Nanjing Expressway y Ningbo-Jinhua Expressway. El gran puente que cruza la bahía de Hangzhou corta el tiempo de viaje desde el puerto de Ningbo a Shanghai a dos horas.

Ningbo es la segunda ciudad en importancia de la provincia de Zhejiang en la República Popular China. Durante las dinastías Tang y Song, la ciudad se convirtió en un importante núcleo comercial, siendo conocida durante más de 2,000 años como una ciudad comerciante de la ruta de la seda. Los comerciantes portugueses llegaron a la ciudad en 1522.

Ningbo fue uno de los primeros puertos que abrieron las puertas a los extranjeros por el Tratado de Nanjing, al finalizar la primera Guerra del Opio que enfrentó a británicos y chinos.



LA NUEVA DINÁMICA PORTUARIA INTERNACIONAL

El puerto de Ningbo tiene aguas profundas, es multiusos y moderno. Posee interiores, estuarios y bahías costeras. Hay un total de 191 amarres, 39 de ellas en aguas profundas. En 2013 registró 17'350,000 TEU, con un aumento del 7,3% con respecto al año anterior.

PUERTO DE QINGDAO



El puerto de Qingdao es el segundo mayor puerto abierto al comercio exterior de China. A pesar de los embates de la actual crisis económica mundial, ha logrado crear oportunidades y anotarse múltiples éxitos: hasta fines de junio de 2009, había alcanzado una capacidad de carga y descarga de 157.57 millones de toneladas de mercancías, un incremento del 5% con respecto al mismo periodo del año anterior, también acumuló una capacidad de carga y descarga de 5.09 millones de TEU de tamaño estándar, lo que equivale a un aumento de un 2% en la capacidad, y 5% más de beneficios en comparación con el mismo periodo del año pasado, lo cual muestra la estabilidad del desarrollo de esta instalación portuaria en plena crisis.

A partir del cuarto trimestre de 2008, la actividad portuaria mundial cayó en un periodo de profunda recesión: el índice del Mar Báltico, que marca la capacidad del transporte portuario global, alcanzó 12,000 puntos en su etapa más alta, en junio de 2008, para luego descender a 660 puntos en diciembre del mismo año.

Afectado por similares problemas, el puerto de Qingdao también enfrentó un declive en la recepción de buques cargueros; en respuesta a la desfavorable situación, los directivos del puerto reajustaron y perfeccionaron 227 medidas

preventivas para encarar posibles emergencias, fortaleciendo el control sobre todos los muelles, sitios de almacenamiento, bodegas, recursos humanos e instalaciones del puerto, logrando maximizar la eficiencia en el uso de recursos, aplicando un plan de gestión enfocado en el incremento de beneficios y la disminución de costos, promoviendo el continuo adiestramiento de sus empleados.

En consecuencia, solo durante la primera mitad de este año, el puerto batió más de cien récords, entre ellos la marca mundial de mayor velocidad en la descarga de mineral, que se logró por décima vez en este puerto.

En medio de la crisis económica, el presidente del consejo de administración del puerto de Qingdao, Chang Dechuan, aprovechó todas las oportunidades de desarrollarse, siendo el principal objetivo, formar una empresa ahorradora de recursos y protectora del medio ambiente. De esta manera, sentaron una base estable para que los conduzca a un mejor desarrollo en el futuro.



LA NUEVA DINÁMICA PORTUARIA INTERNACIONAL

La protección del medio ambiente es una prioridad importante del puerto. “Cielo azul, agua transparente y tierra verde” es la bandera del puerto de Qingdao, por eso ha invertido más de 350 millones de yuanes en la protección ambiental, que incluye una planta del tratamiento de aguas residuales en el puerto y un centro del procesamiento de carbón con instalaciones herméticas a prueba de polvo; también se han invertido miles de millones de yuanes en la construcción de muelles modernos de mineral y carbón, equipados con sistemas completos herméticos.

La actual crisis ha tenido una notable influencia negativa sobre el transporte de concentrado de mineral de hierro y la producción de acero. Frente a este hecho, la iniciativa fue hacer alianzas con navieros y dueños de mercancías para responder a la crisis”, expuso el presidente Chang.

El puerto de Qingdao invirtió 10 millones de yuanes para aumentar la capacidad de almacenamiento en 250,000 metros cuadrados, para recolectar todos los residuos acumulados en las terminales, que imposibilitaban el atraque de los buques; de esta forma ayudó a los navieros a reducir costos, en aproximadamente 200,000 dólares diarios.



El puerto de Qingdao, situado en la entrada de la bahía de Jiaozhou, en la costa sur de la península de Shandong, fue capaz de manejar más de 400 millones de toneladas de cargamento en 2012, consiguiendo ser el octavo mayor puerto del mundo; además ha obtenido otro récord: ser el más grande del mundo en manejo de mercancías que transportan mineral de hierro y el más grande de China en recepción y embarque de petróleo crudo.

El puerto, operado por Qingdao Port Group, une las áreas del Qingdao Old Port, Huangdao Oil Port y Qianwan New Port, conectándolo con más de 450 puertos alrededor del mundo, permitiéndole prestar servicio a más de 130 países.

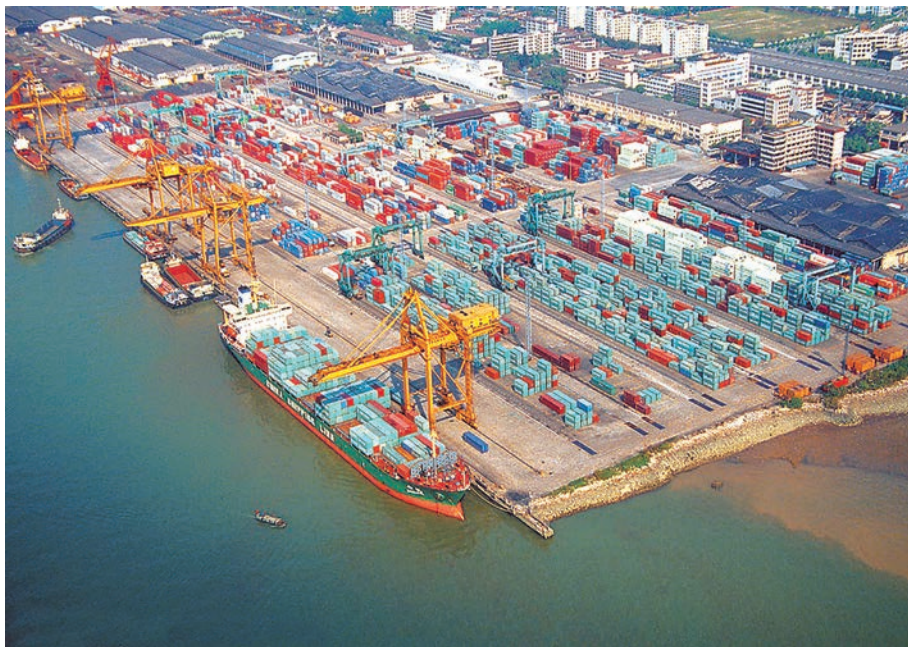


Actualmente es un importante puerto marítimo, base naval y centro industrial. Entre 1898 y 1914 fue la capital de la concesión colonial alemana de Jiaozhou, convirtiéndose en la principal base germana en Oriente.

La estrategia de desarrollo de la ciudad ha promovido instalaciones de investigación marina que se traduce en una alta actividad en el sector de la pesca; es la capital de negocios de Shandong, donde el capital extranjero es importante, especialmente coreano, japonés y alemán.

En 2011 registró un tráfico de 14'300,000 TEU, en 2012 14'740,000 TEU y en 2013 15'520,000 TEU.

PUERTO DE GUANGZHOU



La transcripción en el sistema pinyin del nombre del puerto y la pronunciación en mandarín es Guangzhou, mientras que la pronunciación local cantonesa es Gwongzau en transcripción. Con anterioridad a la adopción de las formas en pinyin, la ciudad fue conocida internacionalmente como Kwangchow (en el sistema postal antiguo) o Cantón.

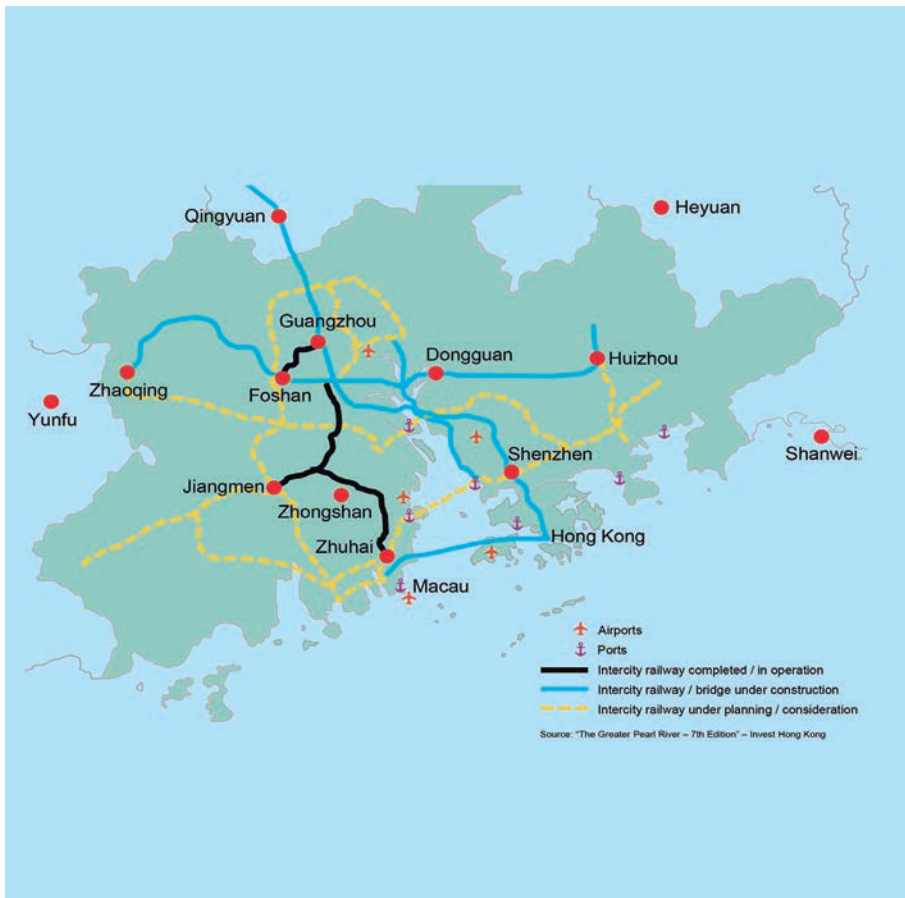
Se cree que la primera ciudad que se levantó en el terreno actualmente ocupado por Cantón fue Panyu, fundada en el 214 a.C. El lugar siempre ha contado con una población que lo habitaba. Panyu tuvo un gran crecimiento cuando obtuvo el estatus de capital del reino de Nanyue en el 206 a.C.

Recientemente se hallaron restos arqueológicos en su palacio que indican que la ciudad tuvo una gran actividad comercial marítima, que se ha mantenido desde entonces, habiendo sido promovido por las diferentes dinastías que han gobernado el lugar.

La dinastía Han Nanyue se incorporó a sus territorios en el 111 a.C., convirtiendo a Panyu en la capital de la provincia, posición que sigue ocupando

hasta el día de hoy. El 226 d.C., la ciudad se convertiría en la base de la Prefectura de Guang, de manera que el nombre “Guangzhou” correspondería a la prefectura, y no a la ciudad; pese a ello, terminaría por imponerse esta denominación sobre el original “Panyu”, que caería en desuso, excepto para designar los alrededores de la ciudad. Igualmente, dejaría de ser utilizado incluso para el final de la era Qing.

Piratas árabes y persas saquearon la ciudad, la cual conocían con el nombre de Sin-Kalan, en el 758, según el informe que realizaron las autoridades locales el 30 de octubre del mismo año; Coincidió así con el día de Guisi del noveno mes lunar del primer año de la era Qianyuan del emperador Suzong de la dinastía Tang.



Durante el mandato de la dinastía Song del Norte, un famoso poeta llamado Su Shi visitó el templo Baozhuangyan y realizó una inscripción que decía «Liu Rong» (seis banianos), por seis árboles de tal especie que vio allí. Desde entonces, el lugar es conocido como el Templo de los Seis Banianos.

En año 1511, los portugueses, al ser los primeros europeos en llegar a la ciudad por la vía marítima, establecieron un monopolio comercial en el puerto para el tráfico de mercancías internacionales.

Más tarde fueron expulsados de sus asentamientos, pero se les permitió el uso de Macao, que también había sido ocupada en 1511, y sería designada en 1557 como la base para realizar operaciones comerciales con Guangzhou.

El cuasimonopolio sobre el comercio exterior de la región lo mantuvieron los portugueses hasta comienzos del siglo XVII, cuando los holandeses abordaron el puerto, tomando posesión.

Tras la incorporación de Taiwán en 1683, China se mostró interesada en fomentar el comercio exterior. Cantón se convirtió rápidamente en uno de los puertos más aptos para el comercio exterior. Utilizado en el intercambio de mercancías con extranjeros de la época los Portugueses que partían desde Macao, españoles desde Manila y armenios o musulmanes desde la India usaban activamente el puerto de Guangzhou. En 1690 comenzaron a llegar barcos de la Compañía británica de las Indias Orientales y de las Compañías francesas de las Indias Orientales.

Pronto las siguieron otras, como la Compañía de Ostende en 1717, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales en 1729, la Compañía Sueca de las Indias Orientales en 1732 o la Compañía Danesa de las Indias Orientales en 1734. Cabe mencionar la llegada de los estadounidenses en 1784 y de los australianos en 1788.

De esta manera, hacia mediados del siglo XVIII, Cantón se había convertido en uno de los mayores puertos comerciales del mundo, situación que se mantuvo hasta las Guerras del Opio de 1839, que motivaron a una apertura de otros puertos comerciales chinos en 1842. Durante el periodo previo, cuando Guangzhou disfrutaba de una situación privilegiada, la ciudad se había convertido en una de las tres mayores del mundo.

El tratado de Nankín de 1842, que ponía fin a la Primera Guerra del Opio entre el Reino Unido y China, designó a Cantón como uno de los cinco puertos comerciales chinos que quedarían abiertos al mercado exterior, junto con los de Fuzhou, Xiamen, Ningbo y Shanghái.

En 1918, “Guangzhou” sería el nombre que el consejo de gobierno de la ciudad estableció como oficial para designarla. Panyu pasaría a ser el nombre de la zona meridional de Guangzhou. En 1930, la ciudad adquiriría el estatus de “municipalidad”, situación que sería revocada un año después; en 1953 volvería a suceder lo mismo, adquiriendo el estatus y perdiéndolo un año después.

Durante la Segunda Guerra Chino-Japonesa, en el marco de la Segunda Guerra Mundial, Cantón fue ocupada por el ejército del Imperio del Japón, desde el 12 de octubre de 1938 hasta el 16 de septiembre de 1945.

El ejército comunista de la República Popular de China entró en la ciudad el 14 de octubre de 1949. Bajo su gobierno, se inició una serie de proyectos para la renovación de la ciudad y mejoró el nivel de vida de muchos de sus residentes, construyéndose nuevas casas en las orillas del río de las Perlas para los inmigrantes pobres.

Las reformas emprendidas por Deng Xiaoping, que alcanzó el poder a finales de los 70, trajeron un crecimiento económico acelerado, gracias en parte a la proximidad de la ciudad con Hong Kong, así como al acceso al río de las Perlas, sobre cuyo delta se asienta Guangzhou.

El incremento del coste de la mano de obra en Hong Kong haría que muchas empresas y manufacturas abrieran nuevas plantas de producción en las ciudades de la vecina región de Guangdong; entre ellas, Cantón.

Guangzhou atrajo gran cantidad de emigrantes, que venían de las zonas rurales y agrícolas en busca de trabajo en las nuevas fábricas; por otro lado, las beneficiosas reformas tributarias de los años 90 fomentaron el rápido crecimiento de la urbe.

El 2000, Huadu y Panyu fueron absorbidas por Cantón, que las incorporó como distritos de su término municipal. Igualmente, Conghua y Zengcheng serían convertidas en condados de la ciudad.



El puerto de Cantón es el principal puerto marítimo de la ciudad. El puerto es gestionado por Guangzhou Port Group Co. Ltd, que es una empresa estatal. Esta empresa fue creada el 26 de febrero de 2004 por la antigua oficina del puerto de Cantón, lo que fue aprobado por el Gobierno Municipal de Cantón. Actualmente es el mayor puerto del sur de China; su comercio marítimo internacional alcanza más de trescientos puertos en más de ochenta países de todo el mundo. El puerto también incorpora el antiguo puerto de Huangpu.

Sirve como un importante centro económico y de transporte de la región del delta del río Perla y la provincia de Cantón, siendo también un nodo para el transporte de vital importancia para el desarrollo de las industrias situadas en provincias vecinas, como Guangxi, Yunnan, Guizhou, Sichuan, Hunan, Hubei y Jiangxi.

El puerto de Cantón se sitúa en la intersección de los tres afluentes más importantes del río Perla, el río dong, el río xi y el río Bei, en el sur de China. Las vías fluviales, el ferrocarril, la autopista y las líneas aéreas confluyen aquí, formando un nodo de transportes de gran importancia. Es el puerto más importante de la región del delta del río Perla.

La zona portuaria se extiende por la costa del río Perla y las zonas acuáticas de las ciudades de Cantón, Dongguan, Zhongshan, Shenzhen y Zhuhai. El puerto está situado más allá de la entrada al río Perla, y sirve como puerta de navegación para otras zonas portuarias como las de Nansha, Xinsha, Huangpu y la zona interior del puerto.

El puerto de Cantón tiene 4,600 amarres, 133 boyas y 2,359 fondeaderos, cada uno de ellos de clase 1,000 toneladas. El amarre de mayor capacidad es de 3,000 toneladas. El gobierno aprobó el dragado del puerto para permitir que entren a Nansha buques de 100,000 toneladas con la marea alta. Este dragado fue completado y entregado en abril de 2009. Actualmente se está dragando el puerto para permitir que entren a Nansha buques de 100,000 toneladas con marea baja, para evitar la espera de los buques.

El puerto de Cantón es el principal puerto marítimo (en chino Guangzhou). Cantón fue un puerto importante en la antigüedad, desde la dinastía Qing. Funcionó como un puerto comercial, como la ruta de la seda en el mar, siendo uno de los puertos con mayor tráfico de China durante las dinastías Ming y Qing.

En 1999, el volumen de carga anual del puerto de Cantón superó los 100 millones de toneladas. Fue el segundo puerto de China continental que superó esta cifra; el volumen de carga anual continuó creciendo. En 2006 superó los 300 millones de toneladas (clasificándose como el tercer mayor puerto de China y el quinto del mundo) y los 6'500,000 millones de TEU. El último dato que se dispone de su tráfico de contenedores corresponde a 2013, registrándose 15'310,000 TEU. "Madison Maersk", uno de los nueve enormes buques "Triple E" propiedad de Maersk Line, también atracó en la terminal Nansha, del puerto de Guangzhou, y empezó a ser descargado al día siguiente.

Su visita es considerada como una importante acción de Maersk, la mayor naviera para el transporte de contenedores del mundo, en su exploración del mercado chino; con 400 metros de eslora y 59 metros de manga, el "Triple-E" puede transportar 18,000 contenedores, la mayor capacidad de contenedores en un solo barco del mundo. "Triple E" se refiere a economía de escala, eficiencia de energía, económicos y ambientalmente mejorado, por sus siglas en inglés.

LA NUEVA DINÁMICA PORTUARIA INTERNACIONAL

Maersk Line comenzó oficialmente negocios en Nansha en 2006. Tom Xu, jefe del Grupo de Operaciones para el Lejano Asia Oriental de Maersk Line, comentó que la visita del “Madison Maersk” a Nansha “muestra la confianza de la compañía en el mercado chino, así como en el puerto de Guangzhou”.

PUERTO DE BUSAN, COREA DEL SUR



El puerto de Busan está situado en el extremo sudeste de la península de Corea, presenta una amplia extensión con distritos separados por las montañas que la rodean al norte y oeste y por la cuenca del río Nakdong, el más largo del sur.

Durante el siglo XX ha vivido una completa transformación, primero con la llegada de refugiados de la guerra de Corea y después con el desarrollo económico del país, convirtiéndose Busan en centro de referencia comercial, con el puerto más importante de Corea del Sur.

Busan fue subsele de los Juegos Olímpicos de Seúl 1988 para las pruebas marítimas, sede de la Copa Mundial de Fútbol de 2002 y organizadora de los XIV Juegos Asiáticos de 2002, lo que la convierte en una de las localidades más relevantes en el ámbito deportivo nacional.

Los primeros asentamientos en la zona datan del año 18,000 a.C., con una sociedad que subsistió gracias a la alfarería y la pesca. Sin embargo, fue un pueblo errante, no existiendo una concentración humana como localidad hasta la organización de Geochilsanguk, gestionada por los Jinhan en el siglo II.

Su situación geográfica fue aprovechada por las autoridades para convertirla en un puerto comercial. En el siglo XV, el Gobierno de Corea (bajo la dinastía Joseon) designó al puerto como centro comercial de referencia con Japón, produciéndose algunos asentamientos extranjeros. La ciudad fue protagonista de una de las invasiones niponas de la península, cuando en la tarde del 23 de mayo de 1592 unos 7,000 soldados liderados por Konishi Yukinaga llegaron a su bahía. El sitio de Busan fue la primera batalla de la Guerra de los Siete Años y los japoneses tomaron su control en dos días, convirtiéndola en un lugar estratégico de suministros hasta su retirada en 1598; una vez recuperada, los coreanos no permitieron que la comunidad nipona volviese a establecerse hasta 1607.

En 1876 se inauguró el puerto de Busan, dando paso al comercio internacional; el mayor beneficiado por esta medida fue Japón, en virtud del Tratado de Kanghwa.

La caída de la dinastía Joseon y el posterior dominio colonial nipón dieron paso para que Busan logre un importante desarrollo, convirtiéndose en el principal centro comercial de distribución entre la península y el archipiélago.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, como consecuencia de la división de la península entre los soviéticos y los estadounidenses, se parte a Corea en dos: Corea del Norte y Corea del Sur. Dos años después estalló la Guerra de Corea y los militares del norte llegaron a invadir Seúl con apoyo comunista, motivando la intervención de la Organización de las Naciones Unidas.

Busan fue impulsada por los diferentes gobiernos coreanos, no solo como el puerto más importante, sino que la convirtieron en un centro económico más importante. Busan se desligó de la región de Gyeongsang del Sur en 1963 para tener su propia gestión municipal, y en 1995 recibió el estatus de ciudad metropolitana; su población se duplicó entre los años 1970 y 1980 como consecuencia de la migración interior. Hoy en día es la segunda ciudad más poblada del país, solo superada por Seúl.

Situado en la entrada del río Naktong, es el décimo puerto más grande en el mundo en tráfico de mercancías y manejó 298 millones de toneladas de cargamento durante el 2012. Es administrado y operado por la Autoridad Portuaria de Busan (BPA), el puerto se compone del North Port, South Port, Gamcheon Port y Dadaepo Port, una terminal internacional de pasajeros y seis terminales de contenedores.

Este importante puerto de Corea del Sur maneja el 40% del total del cargamento marítimo de exportación, el 80% de las mercancías de contenedores y el 42% de la producción pesquera de todo el país. El puerto se extiende sobre una superficie de 840,000 m² y es capaz de manejar hasta 169 buques simultáneamente.

Es el puerto más grande de la península de Corea y del país asiático de Corea del Sur. Fue abierto oficialmente en 1976. Desde 1978 ha construido tres puertos de contenedores (Jaseungdae, Shisundae y Gamman). Actualmente cuenta con seis terminales de contenedores.

Corea del Sur planea transformar Busan en el segundo puerto de transbordo de carga más grande del mundo para el año 2020, a través de la construcción de infraestructura y la racionalización de las operaciones, según anunció el Gobierno.

Esta decisión podría permitir que el mayor puerto del país supere a Hong Kong, situado en el segundo lugar internacional, después de Singapur, según el Ministerio de los Océanos y la Pesca.

La actividad portuaria marca el ritmo y el pulso socioeconómico de la ciudad; es un puerto que movió el año 2013, 14'000,000 de TEU convirtiéndose en el 6º puerto más importante del mundo y en el 3º en carga de transbordo. Ofrece 16 metros de calado en la mayoría de sus 27.40 km de muelles; los transbordos representaron el 44.20% sobre el total del tráfico. El puerto de



Busan ofrece conexiones con más de 500 puertos del mundo situados en más de 100 países, destacando 4 aspectos importantes:

- a. Sus 6 terminales de contenedores en diversas localizaciones del puerto lo han ubicado en la 6 ta posición mundial; ofrece un elevado desarrollo tecnológico, no presenta conflictos y brinda un servicio a sus clientes los 365 días al año.
- b. Busan recibió el año 2010 más de 2 millones de pasajeros de cruceros, convirtiéndose en un gran puerto de interés mundial, y se continúa trabajando para dar mejoras en la zona de los atraques de buques de cruceros, por el incremento de tamaño de los mismos.
- c. Puerto pesquero; la parte sur del puerto está dedicada al tráfico comercial de pesca, pues ingresa por Busan el 30% del pescado que se consume en el país, que representa aproximadamente unas 800 toneladas diarias. Resulta muy interesante realizar una visita turística al Jagalchi Market, segundo de Asia después del de Tokyo.
- d. El North port y la zona lúdica están plenamente integrados en la vida de esta animada ciudad.



Es el hub de entrada del noreste de Asia, debido a su estratégica ubicación entre Japón y el noreste de China; las áreas circundantes tienen un mercado local y una infraestructura de transporte extremadamente consolidadas.

Durante los últimos dos años, el puerto de Pusán se ha desarrollado dotándose de nuevos terminales de contenedores, una zona de expansión con la que ha comenzado a alejarse del puerto histórico en el centro de la ciudad; siendo en esta etapa donde los seis operadores presentes libran una fuerte competencia, para mostrar la mejor tecnología portuaria.



Los puertos chinos, como Tianjin, realizan fuertes inversiones en sus instalaciones; sin embargo, Pusán apuesta por un crecimiento de los enlaces marítimos y una estrategia económica incisiva.

Puerto de Algeciras, ubicado en el estrecho de Gibraltar



Los presidentes de las autoridades portuarias de Busan y bahía de Algeciras, Ki-Tae Roh y Manuel Morón, respectivamente, han firmado un memorándum de entendimiento mutuo, que sienta las bases de una relación que se verá intensificada por los tráficos que desde este puerto partirán hacia Algeciras cuando Total Terminal Internacional comience a operar en isla Verde Exterior.

PUERTO DE DUBÁI

Jebel Ali es una ciudad portuaria, ubicada a 35 kilómetros al suroeste de la ciudad de Dubái, en los Emiratos Árabes Unidos (EAU). La construcción del puerto comenzó a finales del decenio de 1970; junto con Jebel Ali Village, (en torno a 1977) que fue utilizado para los trabajadores de la construcción del puerto; el pueblo tiene una pujante comunidad con más de 300 amarraderos, con 67 patios de un tamaño de 134.68 km². Jebel Ali es el puerto más grande del mundo hecho por el hombre, y el puerto más grande en Oriente Medio; en el área se ubican 5,500 empresas de 120 países.

Puerto de Jebel Ali



El Jebel Ali Free Zone, establecido en 1985, es la zona industrial que rodea el puerto de Jebel Ali. El aeropuerto internacional Dubái World Central también se está construyendo en la zona.

El puerto de Jebel Ali se ha convertido en el puerto extranjero más visitado por los buques de la Armada de los Estados Unidos.

En Dubái existen dos puertos importantes que son controlados por la autoridad portuaria estatal de Dubái: Puerto Rashid y Puerto Jebel Ali.

Ambos se encuentran en los primeros puestos de los puertos más extensos construidos por el hombre y además gozan de una gran popularidad, como el mejor puerto y mejor terminal de operaciones de contenedores en todo el

planeta. El puerto Rashid se encuentra en la zona comercial más importante de Dubái y se encarga principalmente de las actividades de importación y exportación no solo de Dubái, sino de todos los Emiratos Árabes Unidos.

Puerto de Ashid



Su capacidad para almacenar barcos es la más grande del mundo y aun siendo un poco más pequeño que Jebel Ali, es considerado como el puerto más eficiente y moderno. Su tamaño más reducido tiene también mucho que ver con su posición en el centro de Dubái. A diferencia de Jebel Ali, pudo crecer hacia las afueras.

El puerto Jebel Ali, también conocido con el nombre de Mina Jebel Ali, fue construido a finales de los años 70, ubicado a 35 kilómetros hacia el sudeste del centro de Dubái; es el puerto más grande construido por el hombre y debido su imponente extensión se ha convertido en una atracción turística visitada por miles de personas alrededor del mundo.

Gran parte de la actividad económica portuaria de Dubái y los Emiratos Árabes Unidos está relacionada con estos dos puertos que no solo llevan y traen bienes de consumo, también cruceros y otros viajes de lujo hacen sus paradas en la región.

Asia, y en particular Oriente Medio, está aumentando en la industria de cruceros, siendo muchos los barcos que incluyen escalas en esta zona del planeta entre sus itinerarios, incluso algunas navieras han apostado fuertemente por Oriente Medio incluyendo salidas desde puertos de Oriente.

Los emiratos de Dubái han ido llevando a cabo en los últimos tiempos intensas obras para ampliar el puerto de cruceros de Dubái, Port Rashid. Este puerto, que se encuentra en el corazón del emirato dubaití, tiene en la actualidad la capacidad para acoger a dos megacruceros a la vez, pero se ampliará hasta cinco una vez finalizadas las obras.

Esta ampliación permitirá el crecimiento del emirato dubaití, así como los emiratos vecinos en el sector cruceros. De los estudios realizados, se desprende que aproximadamente el 2018 tenga un crecimiento turístico de cruceros de aproximadamente 58%.

Puerto de Rashid, el puerto de referencia de Oriente Medio





Único puerto no asiático, se ubicó en el puerto 10, con 13,64 TEU movidos en 2013.

PUERTO DE TIANJIN



Anteriormente conocido como el puerto de Tanggu, es el puerto más grande en el norte de China y la puerta de entrada marítima principal de Pekín. El nombre de Tianjin apareció por primera vez al inicio del reinado Yongle de la dinastía Ming y significa el embarcadero de los emperadores.

En 1404, el segundo año del reinado Yongle de la dinastía Ming, Tianjin fue una posición militar estratégica e importante, construyéndose murallas e instalaciones de guarnición, por eso recibió el nombre de Tianjin Wei, que quiere decir guarnición de Tianjin.

Se encuentra ubicado en la orilla occidental de la bahía de Bohai, centrada en el estuario del río Haihe, a 170 kilómetros al sureste de Beijing y 60 km al este de la ciudad de Tianjin. Es el puerto más grande hecho por el hombre en la China continental, y uno de los más grandes del mundo. Cubre 107 kilómetros cuadrados de superficie de tierra, con más de 31.9 kilómetros de costa y muelles de 140 amarraderos de producción a finales de 2010. El puerto de Tianjin manejó 450 millones de toneladas de carga y 11.5 millo-

nes de TEU de contenedores el 2011, por lo que se ubicó en el quinto puerto del mundo por tonelaje de rendimiento y el undécimo en el movimiento de contenedores, en ese momento.

Lleva a cabo sus operaciones portuarias con más de 600 puertos en 180 países y territorios alrededor del mundo; es alimentado por más de 115 líneas de contenedores regulares a cargo de 60 empresas de transporte marítimo. Se esperaba contar con un aumento en su capacidad de 550 a 600 toneladas de rendimiento para finales del 2015. El puerto es parte de la Nueva Área Binhai, distrito de la municipalidad de Tianjin, la principal zona económica especial del norte de China, encontrándose al este de la TEDA.

El puerto de Tianjin es base del programa de desarrollo ambicioso de la Nueva Área Binhai. Los cambios en el puerto se están produciendo de una forma muy acelerada.

Tianjin se ubica al Noreste de la llanura norte de China, en el litoral del mar Bohai al este y por el norte se recuesta sobre la cordillera Yanshan; colinda con Beijing, la capital, por el Norte, y limita con Tangshan, Chengde, Langfang y Cangzhou de la provincia de Hebei en el este, oeste y sur respectivamente. Presenta una línea costera de 133 km de largo y una superficie de 11,305 km².

El puerto de Tianjin (anteriormente llamado Tanggu) es operado por Tianjin Port Group Companies. En el 2012, incrementó notablemente el movimiento de mercancías y contenedores, entre 5.3% y 6.2%, respectivamente, llegando a manejar 476 millones de toneladas de cargamento y 12.3 millones de TEU.

En 2012 registró 12,30 Teu's y en 2013 alcanzó los 13.01 TEU (aumento del 5,7%).

PRINCIPALES PUERTOS DE EUROPA

PUERTO DE ROTTERDAM



El puerto de Rotterdam consiste en una suma de puertos y zonas industriales que ofrecen una gama de servicios para diferentes sectores de la industria, desde almacenamiento de contenedores, mercancías a granel, hasta ser una de las más importantes zonas de almacenamiento y tratamiento de productos petroquímicos.

Entre 1962 y 2004 Rotterdam fue considerado como el puerto más grande del mundo, pero este es hoy ocupado por el puerto de Shanghái.

Barrera de contención, protectora contra tormentas e inundaciones



Si bien es cierto Rotterdam perdió su liderazgo en el mundo, aún lo conserva como uno de los más importantes. Es la puerta de entrada al mercado europeo, donde llegan la mayoría de los productos que utilizan y consumen 350 millones de personas. En sus instalaciones trabajan más de 90,000 trabajadores.

El puerto de Rotterdam comenzó a ganar importancia a partir del siglo XIV; a través del tiempo el puerto fue mejorando progresivamente, y es recién en 1830, durante la Revolución belga, que crece sustancialmente, porque muchas empresas situadas en puertos como Amberes decidieron transferir sus buques a Rotterdam.

Pero el posicionamiento como puerto internacional comenzó a generar graves problemas, principalmente como consecuencia de la sedimentación del río Mosa, que estaba bloqueando el acceso al puerto, por lo que se tuvo que excavar un canal entre Rotterdam y Hellevoersluit, cuya construcción finalizó en 1830.

Los problemas continuaron, como consecuencia de la revolución industrial y el crecimiento de los buques, y el canal recién construido empezó a quedarse sin profundidad suficiente para hacer frente a la demanda cada vez mayor de tránsito internacional.

En 1866 la ciudad encargó al ingeniero Pieter Caland diseñar una nueva conexión del puerto con el Mar del Norte.

Así fue excavado un nuevo canal, el Nieuwe Waterweg, finalizado en 1872; esta nueva ruta marítima unió Rotterdam con Hoek van Holland, contando la ciudad desde ese entonces con una conexión directa al mar, que garantizaba el paso de buques de la época de gran tonelaje.

En 1956 como consecuencia del bloqueo del canal de Suez, Rotterdam se consolidó, desarrollando lo que se conoce como la zona Europort, accesible a los buques de gran porte.



Anualmente transitan aproximadamente 400 millones de toneladas de mercancías, gran parte de las cuales son de transbordo.

El puerto y el complejo industrial se extienden en un área de 10,500 hectáreas, excluyendo el Maasvlakte 2, una nueva zona que se está construyendo en el puerto de más de 1,000 hectáreas, situado en aguas profundas.

En 2009, 82,354 barcos de gran calado usaron sus instalaciones, aproximadamente 225 barcos por día; las autoridades del puerto deben guiar un barco cada 6 minutos en jornadas de 24 horas diarias. Del total de barcos 29,200 cargaron o descargaron mercancías, lo que supone 80 barcos cargados o descargados cada día. En total, casi 10 millones de contenedores con un peso aproximado de 387 millones de toneladas pasaron por el puerto de Rotter-

dam durante 2009. Para tener una idea clara del movimiento portuario de contenedores, citamos el siguiente ejemplo: si todos los contenedores que pasan por Rotterdam se pusieran en línea recta, se podría dar la vuelta al mundo.

El puerto cuenta en sus instalaciones con 6 terminales de crudo, 5 refinerías, 43 empresas químicas y petroquímicas y 3 empresas de gas, entre otras muchas empresas.

Debido a la amplitud del puerto, la manera más recomendable de recorrerlo y apreciar todo su esplendor es mediante alguno de los barcos que lo recorren en diversos trayectos; estos barcos navegan a lo largo del Nieuwe Maas, entre una hora y dos.



El puerto de Rotterdam es actualmente el puerto más grande de Europa y el sexto más grande en el mundo en términos de tráfico anual de mercancías, manejando 441'500,000 toneladas de cargamento en 2012 y el undécimo en el mundo en el manejo de carga de contenedores. El puerto incluye un complejo industrial dentro de aproximadamente 12,426 hectáreas. Gestionado por la Port of Rotterdam Authority (PORA), es el único puerto en el noroeste de Europa que ofrece un acceso sin restricciones a los buques con los calados más profundos actualmente en servicio.

Un proyecto de ampliación del puerto principal, denominado como Maasvlakte 2, fue iniciado en 2008. La inauguración de la primera fase de la ampliación tuvo lugar en mayo de 2013 y, cuando quede completamente terminado, el puerto duplicará su capacidad de manejo de contenedores.

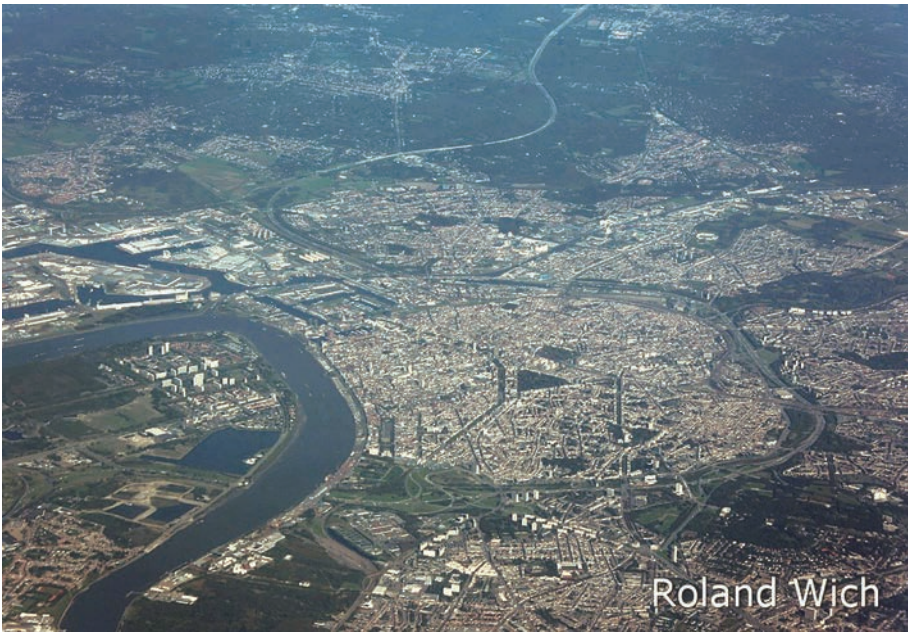


Ventajas del puerto de Rotterdam

1. Es el puerto y complejo industrial más grande de Europa, con más 40 km de longitud, resultado de una suma de puertos y zonas industriales que ofrecen servicio para diferentes sectores de la industria, desde el almacenamiento de contenedores, mercancías a granel o una de las más importantes zonas de almacenamiento y tratamiento de productos petroquímicos.
2. Una de las principales ventajas del puerto de Rotterdam es su ubicación geográfica en el estuario de los ríos Rin y Mosa; desde el puerto es posible internarse en el corazón de Europa de manera eficiente y económica, también ha logrado un importantísimo nodo de comunicaciones canalizando el intercambio de mercancías entre Europa y el resto del mundo.

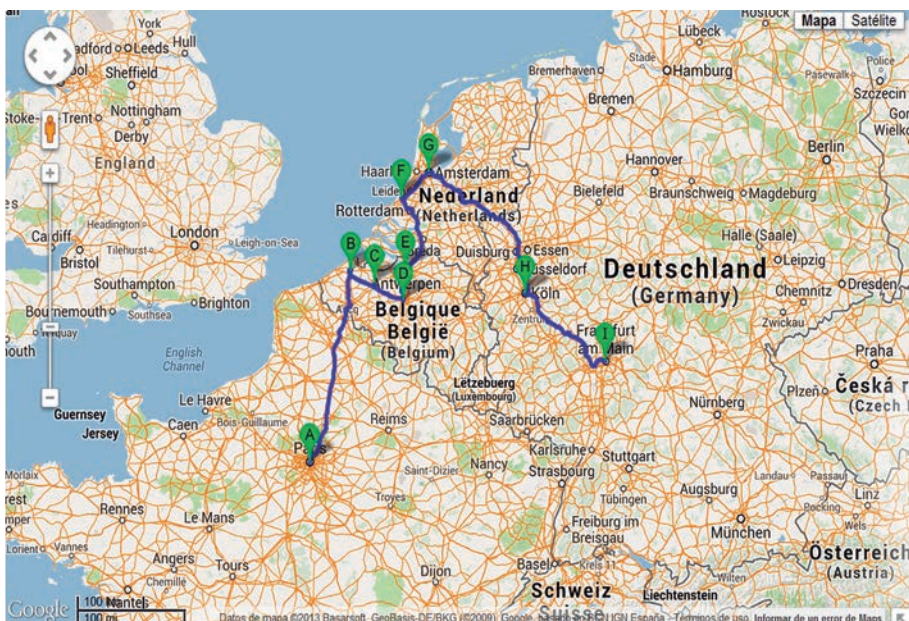
3. Es el puerto y el complejo industrial más grande de Europa con más 40 km de longitud. El puerto cuenta en sus instalaciones con: - 6 terminales de crudo - 5 refinerías - 43 empresas químicas y petroquímicas - 3 empresas de gas, entre otras muchas.
4. La autopista marítima cada día es atravesada por un interminable desfile de barcos, que transportan millones de toneladas de carga al año. Este centro logístico de primera magnitud cuenta con un muelle de cuarenta kilómetros de longitud, una superficie de más de 10,000 hectáreas y una profundidad de 24 metros.
5. También señalaremos una de sus desventajas: Además de ser uno de los puertos más activos y grandes del mundo, es donde mayor cuidado se debe tener durante la navegación en sus canales. Hay que ser prácticos expertos y realizar maniobras inteligentes para evitar la colisión de los buques. El tráfico, las corrientes traicioneras y los canales angostos, los barcos de carga más grandes del mundo la convierten en una mega operación en donde hay mucho en juego y la posibilidad de que ocurra un desastre está siempre presente.
6. El proyecto de ampliación comprende los siguientes elementos: la extensión de la zona portuaria existente gracias a la construcción de Maasvlakte II, una zona de actividad económica de cerca de 1,000 hectáreas al oeste de la actual Maasvlakte I. La nueva zona se creará de nuevo ganando tierras al mar.

PUERTO DE AMBERES – BÉLGICA



El potencial de Amberes fue reconocido por Napoleón Bonaparte, quien ordenó la construcción de la primera esclusa y el primer muelle en 1811. Llamado muelle de Bonaparte, uniéndose al segundo muelle, llamado Muelle de Guillermo en honor a este rey holandés, en 1813. Cuando en 1830 estalló la Revolución Belga, existía un fundado temor de que los holandeses bloquearían el Escalda nuevamente, pero al final se conformaron con la imposición de un peaje.

En aquel tiempo Bélgica tenía aliados en Gran Bretaña, especialmente Lord Palmerston, quien creía que la existencia de Bélgica la beneficiaría, en consecuencia era importante asegurarse de que este joven Estado Belga fuera viable económicamente. Con este apoyo, el Gobierno Belga fue capaz de rescatar el peaje holandés en 1863. El muelle Kattendijk se había completado en 1860 y el importante ferrocarril Rin de Acero al Ruhr se finalizó en 1879. Es así que Amberes comienza a experimentar una segunda edad de oro, en 1908 se habían construido ocho muelles; la apertura de la esclusa Royers, iniciada en 1905, hizo que los barcos de hasta 9.4 m de calado pudieran entrar a los muelles existentes y acceder a los nuevos muelles de Lefèbvre y América; esta fue la situación que presentaba el puerto de Amberes, cuando estalló la Primera Guerra Mundial (1914–1918).



Los ingleses, y en particular Winston Churchill, entonces Primer Lord del Almirantazgo, eran muy conscientes de la importancia estratégica del puerto de Amberes. Por esta razón, Churchill visitó Amberes el 4 de octubre de 1914 para encargarse de la defensa de la ciudad y su puerto.

En la Segunda Guerra Mundial, las fuerzas aliadas liberaron Amberes el 4 de septiembre de 1944. El puerto y sus instalaciones recibieron pocos daños; no se necesitó una importante reconstrucción. Walcheren, la orilla derecha del estuario sur del río, era la llave que permitía el acceso al puerto, situado río arriba.

Walcheren fue atacada por las fuerzas canadienses y británicas el 8 de noviembre y se rebasó toda la resistencia alemana en la isla. Un acuerdo asignó una gran parte de la sección norte del puerto a los americanos y la sección sur y la ciudad de Amberes a los británicos. El primer buque de carga estadounidense, el James B. Weaver, arribó el 28 de noviembre de 1944; a mediados de diciembre el puerto estaba funcionando. A pesar de los ataques aéreos del enemigo, con misiles y bombas, el funcionamiento del puerto nunca se detuvo por completo, solo se interrumpió ocasionalmente.

Al final de la guerra y llegada la paz, comenzó un ambicioso trabajo en el Grote Doorsteek, plan que finalmente resultó en la extensión de la zona portuaria en la orilla derecha del Escalda hasta la frontera holandesa.



La construcción de la esclusa Berendrecht fue el elemento cumbre de este proyecto; es la esclusa más grande del mundo y fue inaugurada en 1989. Desde entonces, los proyectos se han centrado en la creación de nuevos amarres, tanto en la orilla derecha (Terminales Europa y del Mar del Norte) como la izquierda (Muelle de Deurganck).

La apertura de la esclusa Berendrecht (1989) fue el logro cumbre en el desarrollo de los muelles de la orilla derecha; con 500 m de longitud entre las puertas de la esclusa y 68 m de anchura, la Berendrecht es la esclusa más grande del mundo. Tiene una profundidad de 13.5 m. Además de esta esclusa, se han emprendido más proyectos en la orilla derecha, fuera de los muelles; también abrieron dos grandes terminales de contenedores.

En 1990, la terminal de Europa estaba operativa y la terminal del Mar del Norte se hizo operativa en 1997. Las zonas más antiguas del puerto, como el muelle de Bonaparte, se están modernizando; como parte de estas modernizaciones se está realizando una mejora del muelle de América, muelle Alberto y el tercer muelle, para hacerlos accesibles a barcos Panamax, que tienen un calado de 16 m. Otro proyecto de modernización es el del muelle Delwaide, que pronto podrá acoger a la última generación de barcos de contenedores. La parte sur del muelle Delwaide, la MSC Home Terminal es una asociación entre PSA Hesse-Noord Natie y Mediterranean Shipping Company (MSC). Debido a que la longitud total del muelle es de más de 2 km, se pueden manejar varios barcos al mismo tiempo. La MSC Home Terminal tiene una capacidad anual de más de 3.6 millones de TEU.



Los primeros proyectos de la construcción del Waaslandhaven en la orilla izquierda se prepararon en la década de 1960. En aquel momento, se esperaba poder llegar a un acuerdo con los holandeses para la construcción del canal Baalhoek, que hubiera discurrido desde Kallo en Bélgica hasta el Escalda Occidental, pasando por Saefthinge en Holanda. Este ambicioso proyecto tuvo la ventaja de que atajaría el difícil meandro conocido como Bocht van Bath y facilitaría el acceso a buques de gran calado.

Las obras en la esclusa Kallo comenzaron en 1979, y a finales de la década de 1980 los contornos básicos de Waaslandhaven estaban finalizados.

El desarrollo de estos nuevos muelles tuvo un comienzo lento, pero despegó en la década de 1990. En la actualidad, los productos transportados por el muelle Vrasene incluyen productos forestales, zumos de frutas, vehículos, plásticos granulados, chatarra y gas a granel; el equipamiento del muelle Verrebroek comenzó en 1996 y vio la llegada de su primer barco marítimo en 2000. Cuando se finalizó, este muelle ofreció un total de 5 km de amarres con un calado de 14.5 m.

Como las terminales de contenedores existentes en la orilla derecha del Escalda han alcanzado su capacidad máxima, el volumen de carga de contenedores continúa en aumento (el 2007 aumentó un 8.2%, a 8 millones de TEU, se construyó un nuevo muelle: el Deurganck. La primera terminal de este muelle abrió el 6 de julio de 2005; cuenta con una longitud de 2.5 km y está hecho de 1' 200, 000 metros cúbicos de hormigón, su capacidad total se estima en más de 8 o 9 millones de TEU. Una nueva esclusa, la Deurganck, está en construcción, y será la más grande del mundo, arrebatando esta distinción a la Berendrecht al ser más profunda, debido a la tendencia hacia barcos cada vez más grandes; la nueva esclusa representa una inversión de 340 millones de euros y se estima que entre en funcionamiento en 2016. Se situará al final del muelle, dando acceso a los otros muelles en la orilla izquierda. Tierra adentro, frente al muelle, la esclusa conducirá al canal Waasland. Desde aquí los barcos tendrán fácil acceso a todos los otros muelles de la orilla izquierda: el Doel, el Verrebroek, el Vrasene y los muelles de amarre norte y sur.

En octubre de 2010, el puerto aprobó un plan de inversión a largo plazo de 1,600 millones de euros durante los siguientes quince años; con este plan el puerto mejorará sus instalaciones, y cuenta entre sus planes adquirir el terreno de General Motors, que ha cerrado su fábrica de Amberes.

LA NUEVA DINÁMICA PORTUARIA INTERNACIONAL

En 2013, el puerto de Amberes recibió 14,220 barcos comerciales (190.8 millones de toneladas de carga, el 53.6% en contenedores), 57.044 barcasas del interior (123.2 millones de toneladas de carga), y ofreció líneas de transporte regular a 800 destinos marítimos diferentes.

PUERTO DE HAMBURGO

El puerto de Hamburgo es un importante lugar de conexión comercial marítimo que se encuentra en la ciudad de Hamburgo, a orillas del río Elba; cuenta con una ubicación privilegiada, denominándosele: La puerta de Alemania al mundo, siendo uno de los puertos más grandes no solo del país, sino de todo el mundo.

Fue creado casi a la par con la ciudad de Hamburgo, en el año 1189. Ha sido de gran importancia a lo largo de la historia; destaca por su infraestructura y la facilidad portuaria que brinda, como el trasbordo.

Fue fundado por el conde de Schauenburg, el 7 de mayo de 1189. El kaiser Friedrich Barbarossa emitió el decreto reconociéndolo como puerto franco en el río Elba.



El puerto de Hamburgo es, a pesar de encontrarse a unos 110 km del Mar del Norte, el puerto marítimo más grande de Alemania, el segundo más grande de Europa y, con un volumen de contenedores de 9.89 millones de TEU, puede cobijar en sus muelles hasta 320 barcos; se encuentra ubicado a escasos metros de la ciudad.

La superficie total del puerto abarca 7,399 hectáreas. En el siglo XIV el puerto de Hamburgo se convierte en el puerto más importante entre el mar Báltico y el Mar del Norte; hacia finales del siglo XIX Hamburgo se convierte en la ciudad más importante por el comercio marítimo alcanzado en todo el continente europeo. En 1888 nace el puerto franco y con él la ciudad-almacén, donde las mercancías no eran gravadas antes de ser manufacturadas o procesadas.

En 1847 se funda la Hapag, la línea Hamburgo-América, cobrando importancia como puerto de pasajeros.



LA NUEVA DINÁMICA PORTUARIA INTERNACIONAL

El puerto de Hamburgo es un puerto y bahía de aguas profundas sobre el río Elba, que desemboca en el Mar del Norte. Su localización natural le facilita una zona ideal para un complejo portuario con depósitos e instalaciones para trasbordos. El régimen como puerto libre lo favorece en el tráfico de mercancías.

Es la segunda ciudad más grande de Alemania y uno de los puertos más activos de Europa; su combinación de comercio mundial, cultura, medios de comunicación e infraestructura la han convertido en una ciudad portuaria muy visitada.

El río Elba separa la ciudad del puerto. Como consecuencia de los vientos reinantes en el mar del Norte, las olas golpean con fuerza contra los buques, pero nada detiene el tráfico de mercancías hacia el puerto. La frenética actividad de muelles y grúas nunca se interrumpe; el continuo sonar de las sirenas de los barcos y el grito de las gaviotas son los sonidos más característicos de esta metrópoli del norte de Europa.

El lado turístico de la ciudad, se muestra cuando se encienden las luces en el puerto y despierta el barrio de St. Pauli, la zona de diversión, famosa por su barrio exótico en torno a la Reeperbahn. La mayoría de las discotecas, bares y los múltiples lugares de entretenimiento se muestran a los turistas.





Pocos lugares del mundo pueden mostrar una densidad tal de bares y discotecas abiertos hasta el amanecer durante toda la semana. En el barrio de St. Pauli, o Kiez -como lo llaman los hamburgueses; se encuentra la escena musical de la ciudad. Allí es donde los Beatles comenzaron a labrarse su fama en los años 60.



LA NUEVA DINÁMICA PORTUARIA INTERNACIONAL

Hamburgo es la ciudad más grande de Alemania después de Berlín, situada en el extremo meridional de la península de Jutlandia, en la confluencia del río Elba con los ríos Alster y Bille; el centro de la ciudad está situado alrededor de los lagos artificiales Binnenalster (Alster interior) y el Außenalster (Alster exterior). La isla de Neuwerk y otras dos islas en el Mar del Norte también son parte de la ciudad de Hamburgo, situada en el Parque Nacional del Mar de Wadden. El río Elba desemboca en el Mar del Norte, a unos 100 kilómetros al norte de Hamburgo. Desde su desembocadura hasta Hamburgo, el río es navegable, lo que convirtió a la ciudad y al puerto de mucha importancia en Europa y el mundo, siendo en la actualidad uno de los de mayor tráfico en la Unión Europea.

PUERTO DE VALENCIA



La línea de costa de Valencia, carente de cualquier abrigo natural, fue un serio obstáculo para el inicio de los intercambios marítimos-comerciales. A pesar de ello, constan antecedentes de que dichas actividades se remontan a antes de Cristo.

Es mucho después, consecuencia del decreto otorgado el 17 de marzo de 1491 al caballero valenciano Antoni Joan por el rey Fernando El Católico, donde se puede establecer un primer antecedente de la explotación portuaria de Valencia.

El puerto de Valencia en 1883



Desde este momento, el vigor económico de los valencianos se materializó en un comercio portuario creciente, que llevó al rey Pedro III de Aragón a conceder a Valencia el establecimiento de la Jurisdicción marítimo-comercial del Consulado de Mar. Ya en la segunda mitad del siglo XV, la ciudad de Valencia, con 75,000 habitantes, era la más poblada de la Península Ibérica, y su puerto era el más importante de la corona de Aragón, teniendo líneas de navegación con puertos de Italia, Europa Occidental y el norte de África.

El puerto de Valencia, uno de los más importantes del Mediterráneo, conecta la ciudad con las islas Baleares e Italia y en él atracan un gran número de cruceros, incrementado notablemente su actividad como puerto base de cruceros.



El puerto de Valencia ocupa el puesto 30 entre los 125 más importantes del mundo en movimiento de contenedores; es también el primer puerto español en esta clasificación, superando al puerto de Algeciras, Barcelona, Las Palmas y Bilbao.



Concretamente, el puerto de Valencia es el primero del Mediterráneo, quinto europeo y el 30 del mundo. Movi6 cerca de 4.5 millones de contenedores en 2012, un 3.3% m6s que en 2011.

El puerto de Algeciras aparece en seguida como el segundo del Mediterr6neo, sexto de Europa y 34 del mundo, mientras el de Barcelona es el n6mero 15 del Viejo Continente, s6ptimo del sur de Europa y 77 del mundo. Los puertos de La Palma y de Bilbao completan el top 5 espa1ol, ocupando respectivamente las posiciones 95 y 125 del ranking mundial.

De los 12'108,611 contenedores movidos por los cinco puertos espa1oles, 7.2 millones, el 60% lo fueron en tr6nsito (transbordo), lo que significa que la oferta log6stico-portuaria espa1ola contin6a siendo importante en las principales rutas mar6timas. El Ministerio de Fomento explica que los m6s de 12 millones de contenedores movidos por esos cinco puertos representan el 86% del total movido por el conjunto de los puertos espa1oles (m6s de 14 millones), y el 2% de los 516.7 millones de TEU, movidos por los 125 principales puertos del mundo.

Seg6n el Ministerio de Fomento Espa1ol, la presencia en esa clasificaci6n mundial confirma la estrat6gica posici6n que desempe1a Espa1a en contexto de transporte mar6timo mundial.

El ministerio destaca también que otros ocho puertos españoles despiden por su progresión en los últimos años: Alicante, Bahía de Cádiz, Castellón, Málaga, Sevilla, Tarragona, Vigo y Santa Cruz de Tenerife.

Todos ellos, particularmente los de la costa mediterránea, están sometidos a una dura competencia y su dependencia del tráfico de tránsito sufre fluctuaciones, como el caso de Málaga o Tarragona, que perdieron un 30 y un 16 %, respectivamente, en el último año, o Castellón, que creció un 23 %, indica Fomento.



PUERTO DE BARCELONA



El puerto de Barcelona nació al mismo tiempo como ciudad y como puerto. Ubicado en una zona natural, situada en una playa que estaba entre una pequeña península que formaba la montaña de Montjuic y la antigua desembocadura del río Llobregat, este era el único punto mínimamente abrigado y resguardado que podían usar los antiguos navegantes a lo largo de muchos kilómetros de costa. Con el transcurrir del tiempo, transformado en siglos, la ciudad y su puerto fueron ganando importancia, hasta convertirse en la capital marítima de los reyes de Aragón. El puerto se mantuvo al sur de la montaña de Montjuic hasta que en el año 1378 las autoridades de la ciudad pidieron a Pedro IV de Aragón que continuara las obras portuarias que empezó Pedro III de Aragón, el cual había ordenado la edificación de las Atarazanas Reales de Barcelona, que aún siguen en pie formando el Museo Marítimo de Barcelona, y la construcción de un puerto al norte de la montaña de Montjuic, debido a que el antiguo emplazamiento había perdido calado por la acumulación de arenas. El permiso para construir el nuevo puerto artificial enfrente de la ciudad llegó el 8 de diciembre de 1438, por orden de Alfonso V el Magnánimo. Desgraciadamente, una década después, los fuertes temporales reinantes en la zona habían destrozado todos los trabajos de modernización emprendidos, y no fue hasta 1477, bajo el reinado de Juan II de Aragón, que se colocó lo que sería la primera piedra del puerto definitivo. Se unió la antigua isla de Maians con tierra firme mediante un espigón. Con las sucesivas ampliaciones del puerto, y la acumulación de arena, la isla ha quedado unida a tierra formando los terrenos donde hoy se asienta el barrio de la Barceloneta.



El puerto de Barcelona (en catalán Port de Barcelona) es un puerto marítimo español, situado en el noreste de la península ibérica junto al mar Mediterráneo, encajado entre la nueva desembocadura del río Llobregat y el barrio de la Barceloneta en la ciudad de Barcelona. Es gestionado por la Autoridad Portuaria de Barcelona, perteneciente a Puertos del Estado.

El puerto de Barcelona se puede dividir en: el puerto comercial (principalmente carga contenerizada), el puerto turístico (cruceros, ferris, zonas de ocio, el Port Vell), el puerto energético y el puerto logístico. Cada una de estas actividades dispone de un espacio propio y segregado de las otras, con instalaciones y personal especializado.



En cuanto al transporte de personas, es el mayor puerto del Mediterráneo en tráfico de cruceros y el cuarto del mundo, solo por detrás de los puertos del Caribe. Gran cantidad de cruceros que operan por el Mediterráneo tienen como base el puerto de Barcelona, entre ellos el Liberty of the Seas, el crucero más grande que opera actualmente en el Mediterráneo. El grupo Royal Caribbean desde el mes de septiembre de 2014, con el Oasis of the Seas, realiza tres cruceros por el Mediterráneo y, en la temporada de verano de 2015, introdujo el Allure of the Seas, el crucero más grande del mundo. También está programando cruceros semanales por el Mediterráneo, ambos teniendo el puerto de Barcelona como puerto base.



La superficie terrestre del puerto es de 828.9 ha y dispone de más de 20 km de muelles de atraques. En este espacio se pueden encontrar 35 terminales especializadas, repartidas en: 3 marítimas para ferris, 7 internacionales para cruceros, 4 de contenedores, 2 de automóviles, 1 de fruta, 2 especializados (cacao, café y metales no férricos), 1 frigorífico, 9 de líquidos a granel y 6 de sólidos a granel. Estas terminales están servidas por 45 grúas y 9 remolcadores que facilitan las tareas de carga, descarga y embarque.

El puerto dispone de dos bocanas; la bocana sur es la más antigua de las dos, aunque sucesivas prolongaciones de los espigones para la ampliación del puerto han ido trasladado su ubicación cada vez más al sur. Tiene 370 m de ancho y un calado de más de 16 m. La bocana norte ha sido abierta recientemente para permitir la salida de embarcaciones menores y de recreo, sin mezclarlas con el tráfico de grandes barcos de mercancías o de pasajeros, y evitándoles tener que dar vuelta para dirigirse al norte. Esta segunda y nueva bocana tiene 145 m de ancho y un calado de 11.5 m.

Una de sus áreas destacadas es el Muelle de la Energía (antiguo muelle de inflamables), dedicado a instalaciones y depósitos de productos inflamables. En este muelle se encuentran instaladas industrias como Enagás, Tepsa o Gas Natural Fenosa, que opera una central de ciclo combinado con una potencia de 850 MW. En 2008, el Muelle de la Energía fue ampliado en 18 ha ganadas al mar. En 2012 se inauguró en la mayor terminal petrolífera del Mediterráneo.

Otras instalaciones destacadas del puerto de Barcelona son la ZAL (Zona de Actividades Logísticas) plataforma del puerto que se encarga de la oferta de servicios logísticos relacionados con las mercancías. Cuenta con una superficie de 2'000,000 m², concentrando a 200 empresas relacionadas con la logística y el transporte de mercancías. También existen dos terminales marítimas interiores, una situada en Zaragoza y la otra ubicada en las afueras de Toulouse.



El puerto de Barcelona ocupa el puesto 77 entre los 125 más importantes del mundo en movimiento de contenedores, y es el tercer puerto español en esta clasificación, por detrás de Valencia y Algeciras y por delante de Las Palmas y Bilbao. La presencia en esa clasificación mundial de cinco grandes puertos españoles confirma la estratégica posición que desempeña España en el contexto del transporte marítimo mundial, según el Ministerio de Fomento. Concretamente, Valencia ocupa el puesto 30; Algeciras, el 34; Barcelona, el 77; Las Palmas, el 95; y Bilbao, el 125, de una lista que encabeza el puerto chino de Shanghái.

El puerto de Valencia es el primero del Mediterráneo, quinto europeo y el trigésimo del mundo; el de Algeciras es el sexto de Europa, segundo del Mediterráneo y 34 del mundo. Barcelona es el número 15 de Europa y 77 del mundo, mientras que el de Las Palmas, dada su excelente posición geográfica y su conexión con el continente africano, se ha convertido en el principal puerto de tránsito de la zona, con 790,232 contenedores en tránsito, más del 65% del total de los contenedores que manipuló en 2012.

Bilbao es el puerto de referencia del norte de la península y el 125 del mundo. De los 12'108,611 de TEU movidos por los cinco puertos españoles, 7.2 millones, 60% fueron en tránsito, lo que significa que la oferta logístico-portuaria española continúa siendo importante en las principales rutas marítimas. Para ser tomado en cuenta:

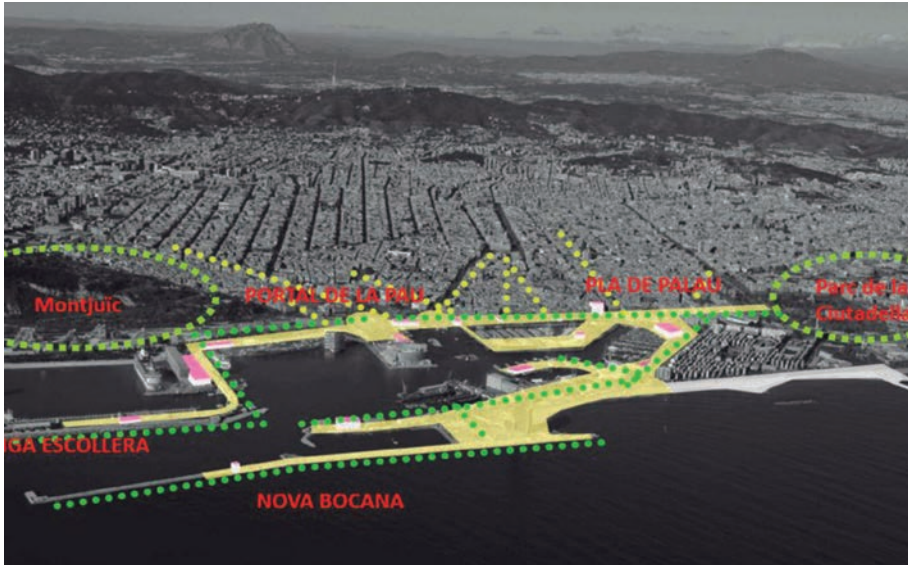
- a. El puerto de Valencia fue el que más carga movió en 2012 a nivel nacional.
- b. Los ministerios de Fomento y Territorio ultiman el acuerdo sobre los nuevos accesos al puerto.
- c. Fomento y la Generalitat impulsan los accesos definitivos al puerto de Barcelona.

Fomento explica en un comunicado que los más de 12 millones de contenedores movidos por esos cinco puertos representan el 86% del total movido por el conjunto de los puertos españoles (más de 14 millones), y el 2 % de los 516.7 millones de TEU movidos por los 125 principales puertos del mundo.

Tras los gigantes asiáticos, Estados Unidos, Alemania y Holanda, aparece España como la undécima del mundo en número total de contenedores movidos y tercera de Europa.

España, junto con Japón, ocupa la tercera posición como país que más puertos ha colocado entre los 125 primeros del mundo y es el país de la Unión Europea que cuenta con más puertos, por delante de Reino Unido, con 4, y Alemania e Italia, con 3.

Si en el contexto mundial China y sus puertos marcan la diferencia, en el sur de Europa los puertos españoles se han convertido en líderes y referentes.



En 2014 movió 145.7 millones de toneladas métricas de carga, 4.8% más que en 2013, que movió 9.7 millones de TEU, y se previó 10 millones de TEU para 2015.

PUERTOS MÁS IMPORTANTES DE EE.UU.



Puerto	TEU 2011	RANKING USA*	RANKING MUNDIAL**
Los Ángeles	7.940.511	1	17
Long Beach	6.061.091	2	18
Newark / New York	5.503.485	3	20

*American Association of Port Authorities.

** Ranking Mundial 2010. World Shipping Council

Los Ángeles y Long Beach mueven el 70% de carga en contenedores y el 40% de la carga general de la Costa Oeste.

Fuente: Cartilla TLC. Araujo Ibarra y asociados

PUERTO DE LOS ÁNGELES



Los Ángeles es un puerto de interés mundial. Fundado en 1907, contribuyó a la transformación del pequeño pueblo de Nuestra Señora la Reina de los Ángeles en la ciudad internacional de Los Ángeles que conocemos hoy día.

El puerto de Los Ángeles se encuentra en la bahía de San Pedro, en el extremo sur del condado de Los Ángeles, a aproximadamente 20 millas de distancia del centro de la ciudad. Debido a su proximidad al Océano Pacífico, la bahía de San Pedro tiene una larga historia de actividad marítima.

El humo de las fogatas que encendían los indios cuando cazaban animales salvajes en las colinas que rodean la bahía de San Pedro inspiró al explorador portugués Juan Rodríguez Cabrillo, en 1542, a bautizar a este abrigo natural con el nombre de Bahía de los Fumos. Las condiciones naturales del puerto, como bajos pantanosos de la Bahía de los Fumos permanecieron prístinos durante más de 200 años después de la visita de Cabrillo, debido principalmente a que Europa estaba ocupada con la colonización de su Nuevo Mundo en la costa este de Norteamérica. En 1769, los funcionarios y misioneros españoles dirigieron su mirada hacia la magnífica costa, los llanos ricos en recursos y la población india de California.



Durante este periodo colonial, los españoles prohibieron a los colonos que comerciaran con otros países, restringieron todo el comercio a dos barcos por año y exigieron que esos barcos no llevaran sino bienes provenientes de la Casa de Comercio de España. A pesar de estas restricciones, San Pedro, los pueblos y misiones cercanos ubicados en los llanos de la bahía de San Pedro fueron prosperando, en gran medida a una floreciente industria de contrabando de bienes.



En 1822, el Gobierno mexicano, recientemente independizado, levantó tales restricciones opresivas, convirtiéndose en un centro comercial vigoroso y un hogar atractivo para los nuevos colonos. El Gobierno mexicano dio en concesión tres ranchos cerca de la bahía: el rancho San Pedro, el rancho Los Palos Verdes y el Rancho Los Cerritos. En conjunto, estos tres ranchos tenían una extensión de casi 84,000 acres, dedicándose primordialmente a la ganadería.

El 2 de febrero de 1848, cuando California pasó al dominio de los Estados Unidos, los negocios en la bahía de San Pedro gozaban de gran prosperidad; sin embargo, era evidente que el puerto debería ampliarse para acomodar el gran volumen de carga que entraba a la bahía para abastecer a la población de Los Ángeles en constante crecimiento. Concedor de estas deficiencias, Phineas Banning introdujo cambios innovadores en la bahía de San Pedro, que marcaron los primeros pasos del desarrollo de esta bahía para convertirse en uno de los grandes puertos marítimos del mundo.

Hacia fines del siglo, la población de Los Ángeles había crecido a más de 100,000 habitantes. Consciente de este hecho, la ciudad anexó en 1906 una faja de terreno de 16 millas en las afueras de San Pedro y Wilmington, pueblos que tres años más tarde se juntarían con la ciudad de Los Ángeles. El puerto se fundó oficialmente en 1907, con la creación de la Junta de Comisionados Portuarios de Los Ángeles.

En los años 50, un enérgico empresario llamado Phineas Banning inició el primer negocio aventurado, denominándosele con el tiempo “Padre del puerto de Los Ángeles”. Estos negocios incluían transporte de pasajeros y carga, que se convirtió en una exitosa compañía de transporte con 15 locomotoras y 50 vagones que prestaban servicios a cinco estados del oeste; en 1857, Banning fundó un pequeño pueblo contiguo al muelle, que construyó para desarrollar su imperio comercial. A ese pueblo le puso el nombre de Wilmington, en recuerdo de su ciudad natal en Delaware. Entre otro de sus aportes, Banning prestó una valiosa ayuda a la causa de la Unión durante la Guerra Civil y, como senador del estado, presentó el primer proyecto de ley sobre vías férreas a la legislatura de California.



En 1869, el ferrocarril de Los Ángeles y San Pedro comenzó su servicio entre la bahía y Los Ángeles. Esta vía férrea de 21 millas de longitud fue el primer ferrocarril en la California meridional y marcó el comienzo de una nueva era de desarrollo para la región portuaria.

A medida que la nación se recuperaba de la Guerra Civil y los negocios prosperaban, Banning dirigió una cruzada para solicitar al Congreso las primeras mejoras para el puerto, como el dragado del canal principal para mejorar su

LA NUEVA DINÁMICA PORTUARIA INTERNACIONAL

profundidad hasta de 10 pies en 1871, la construcción de un rompeolas entre las islas Rattlesnake (actualmente, la isla Terminal) y Deadman (antiguamente ubicada cerca de la Isla Terminal). Durante ese año pasaron por el puerto 50,000 toneladas de carga, consistente en madera, carbón, entre otros.

En 1885, el puerto manejaba 500,000 toneladas de carga de importación y exportación al año. El creciente volumen comercial de carga comienza a exigir la mejora de las instalaciones existentes en el puerto, haciendo del transporte férreo un negocio muy lucrativo, razón que empuja a los empresarios a llevar a cabo reñidas disputas en defensa de sus intereses comerciales.

El 1 de marzo de 1897, un grupo de cinco ingenieros dirigidos por el contraalmirante John C. Walker puso fin a la lucha por el puerto libre al recomendar que se siguiera desarrollando el puerto de San Pedro. Esta decisión frustró efectivamente todo plan de construir un puerto en la costa más al norte y fijó las pautas claves para la modernización del puerto.



El puerto de Los Ángeles es un puerto internacional en el barrio de San Pedro de la ciudad de Los Ángeles, CA, EUA. Está localizado aproximadamente a 30 km al sur del centro de Los Ángeles. También es conocido como la bahía de San Pedro o Puerto Mundial LA. El complejo portuario mide 30 km² y se estima que ocupa 69 km de tierra y agua. Está unido con el puerto de Long Beach.

PUERTO DE LONG BEACH



No hay que confiarse, los barcos de carga siempre pueden ser más grandes. Especialmente cuando se trata del comercio en el Pacífico, en las rutas entre China y EE.UU. “Nos estamos preparando para barcos cada vez más grandes”, dice Jon Slingerup, presidente ejecutivo del puerto de Long Beach, en California. Los barcos serán más anchos, más profundos, llevarán más contenedores y habrá que descargarlos más deprisa. Tal es la seguridad sobre este futuro, que el puerto se está gastando casi US\$ 5,000 millones en inversiones de infraestructuras en un plan a 10 años porque no conocen cuál será su comercio y los volúmenes de carga adicionales que soportarán sus muelles.

La bahía de Los Ángeles, al sur de la ciudad, es la puerta de Asia a Estados Unidos, el primer consumidor del mundo; son dos puertos los más grandes de EE.UU. Los Ángeles es el más grande de Estados Unidos, y el de Long Beach es el segundo más grande. Juntos mueven 14.7 millones de contenedores al año, con una carga valorada en 465,000 millones de dólares.

A través del puerto de Long Beach se mueven 6.7 millones de TEU al año con una carga valorada en 180,000 millones de dólares, correspondiendo al comercio con Asia 90% de las operaciones. El puerto espera que las cifras de volumen se doblen hacia el año 2030.

Los puertos de California no solo tienen el desafío de agrandar su capacidad con inversiones millonarias por la creciente demanda, también tienen el desafío de cumplir con las leyes del Estado en materia de medio ambiente y lucha contra el cambio climático. El Estado se ha fijado por ley una reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para volver en 2020 a niveles de 1990. Para 2050 deben haber bajado un 80%.

Long Beach se presenta al mundo como “el puerto verde”. La empresa asegura que son el puerto de EE.UU. con mayores exigencias medioambientales. Renee Moilanen, responsable de calidad del aire del puerto de Long Beach, explica que la mayor reducción de contaminación viene de la electrificación de los muelles (shore power). Al entrar en el puerto, los barcos apagan el motor y literalmente se enchufan al muelle. Esto reduce las emisiones en 95%. Por ley, en California al menos el 50% de los barcos que entran en sus puertos deben utilizar shore power. Moilanen cita un dato: cada barco que se engancha al shore power equivale a quitar 42 vehículos de la calle cada día.

En este contexto, la joya de Long Beach es el proyecto Middle Harbor, que se lleva 2,000 millones de toda la inversión en modernización y que aumentará en un 20% la capacidad de carga. Las grúas más altas del puerto eran de 140 pies. Las de Middle Harbor tienen 165 pies. Esto les permite llegar más alto y más dentro para sacar los contenedores de los nuevos megabarcos, los Triple E, que transportan hasta 21,000 TEU. Además, la terminal está completamente electrificada.

El principal competidor de los puertos de California es el canal de Panamá. Se trata de quién lleva antes la mercancía china al resto de EE.UU. si es más conveniente descargar en Los Ángeles y seguir en tren, o pasar por el canal para descargar en Texas o los puertos del noreste. Actualmente, los barcos llamados Post Panamax, hasta de 8,000 contenedores, son el 16% de la flota mundial pero transportan el 45% de toda la carga. La ampliación del canal de Panamá está pensada para acoger estos barcos y más aún, los llamados New Panamax, hasta 13,000 contenedores.

Long Beach está convencido de que, con el gigantismo en el transporte marítimo con los megabarcos, el canal de Panamá estará obsoleto antes de haber acabado las obras de ampliación, porque no podrán cobijar a los barcos Triple E, que son lo que dominarán el comercio con Asia, bajo el sistema de las líneas regulares.

Además del canal de Panamá y los puertos de California, tienen un ojo puesto en el puerto de Lázaro Cárdenas, en México, cuyo fácil acceso a la línea férrea hacia Texas también lo convierte en una amenaza.

Los puertos de EE.UU. están gastando 47 millones de dólares en adaptar sus infraestructuras al mundo de los barcos gigantes. Long Beach, que está infrautilizado en un 30% precisamente por esta tendencia, se lleva el 10% de esa cantidad. Es una apuesta grande. “No es seguro de que esa nueva capacidad se llene”, advierte Hacebaga. “En este negocio el tiempo es dinero, literalmente. Si el producto no pasa por la caja del supermercado a tiempo, mucha gente pierde dinero”.

PUERTOS DE NEW YORK Y NEWARD NEW JERSEY



El puerto de Nueva York - Nueva Jersey creció a partir del puerto original en la convergencia del río Hudson y el río Este en la bahía Upper New York.

El puerto de Nueva York - Nueva Jersey es el distrito portuario del área metropolitana Nueva York-Newark, que abarca a la región dentro de un radio aproximado de 40 kilómetros desde el monumento nacional de la Estatua de la Libertad. Incluye al sistema de vías fluviales navegables en el estuario a lo largo de 1,050 kilómetros de costa en las proximidades de la ciudad de Nueva York y el noroeste de Nueva Jersey, al igual que a los aeropuertos de la región, ayudando al sistema de vías ferroviarias y carreteras.

Considerado uno de los mejores puertos naturales en el mundo, es el tercer puerto más grande de los Estados Unidos y el más activo en la costa este. En 2010, 4,811 barcos ingresaron en el puerto, llevando más de 32,2 millones de toneladas métricas de carga, valuadas en más de US\$ 175,000 millones; el 2011, el puerto manejó US\$ 208,000 millones en transporte marítimo de carga. Aproximadamente 3'200,000 de contenedores TEU. El puerto es la principal puerta de entrada de vuelos internacionales en el país y el centro más activo en cuanto a total de pasajeros y vuelos de carga. Hay dos zonas francas (FTZ, por sus siglas en inglés) dentro del puerto.

La responsabilidad del puerto está a cargo de los Gobiernos municipales y federales y el resto están controlado por las autoridades del puerto; a través de él llegan miles de pasajeros y un mayor tonelaje. Entre 1892 y 1954 llegó a tener 12 millones de llegadas; sin embargo, el puerto tuvo su apogeo en marzo de 1943, con 543 naves en el ancla, 1,100 almacenes, 575 remolcadores y 39 astilleros.



Puerto de Newark New Jersey



Otros puertos marítimos importantes de EE.UU.

- Port Elizabeth, New Jersey (New York)
- Norfolk, Virginia
- Charleston, Carolina del Sur
- Savannah, Georgia
- Jacksonville, Florida
- Port Everglades (Fort Lauderdale)
- Miami, Florida
- Los Ángeles
- Long Beach



Port Everglades y el puerto de Miami son los puertos del sureste. Son utilizados por las navieras que ofrecen servicios de transporte al Caribe, centro y Suramérica.

Una gran cantidad de productos terminados se mueven a través de estos puertos.

Normalmente estos productos se consolidan en bodegas ubicadas en el sur de la Florida y se embarcan en contenedores desde Port Everglades o el puerto de Miami.

Atlántico Sur

- Los principales puertos de Charleston, Savannah y Jacksonville.
- Su localización permite embarcar la carga originada en los estados del sur, tales como Georgia, Carolina del Norte, Carolina del Sur, Tennessee y Alabama.
- Estos puertos manejan un gran volumen de madera, productos de papel, químicos y materias primas para la manufactura.

Medio oeste y noreste de estados unidos

- Los puertos de Port Elizabeth y Norfolk prestan su servicio a toda la carga originada en el medio oeste y noreste de los Estados Unidos.
- Las tarifas de transporte terrestre son más bajas para llevar carga hacia y desde estos puertos.
- La carga que proviene del medio oeste se transporta por tren o por camión hacia estos puertos.
- Entre las mercancías más comunes están las materias primas y productos químicos.

PRINCIPALES PUERTOS DE AMÉRICA DEL SUR

RANKING DE LOS MEJORES PUERTOS DE AMÉRICA LATINA 2014

América Economía Inteligencia publicó recientemente un ranking de los mejores puertos de la región, basado en un indicador de calidad portuaria, compuesto por tres dimensiones de la actividad portuaria y dos de contexto.

El puerto del Callao perdió su liderazgo el siglo pasado, por las nefastas políticas portuarias impuestas al país y un mal manejo en la administración de ENAPU; fue destronado por el puerto de Valparaíso, que lo ha tomado. El canal de Panamá juega un papel importante portuario por la concentración de carga, como único canal geoestratégico comercial que une el Pacífico y Atlántico. El novedoso ranking portuario latinoamericano elaborado por América Economía Inteligencia muestra a los puertos panameños en 1er y 2do lugar.

PUERTO DE BALBOA- PANAMÁ



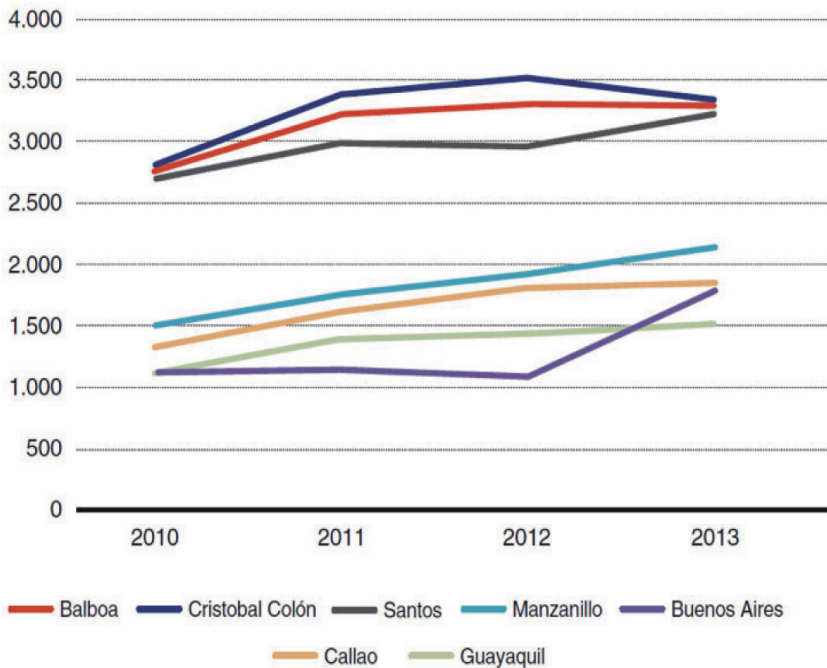
PUERTO DE CRISTÓBAL - PANAMÁ



Pos.	Puerto	País	Km2	TEUs	Zona Franca	Grúas Pórtico	Inversión Anunciada Millones US\$	Marco Social y Político	Contexto Económico	Actividad Portuaria	Infra-estructura	Conec-tividad
1	Balboa	Panamá	1.8	3.304.6	Sí	25	500	73.5	27.1	83.9	100.0	92.1
2	Cristóbal / Colón	Panamá	1.4	3.356.0	Sí	12	500	73.5	27.1	85.7	96.6	82.4
3	Manzanillo	México	4.4	2.136.1	No	4	5,700	79.9	92.7	98.0	73.2	57.8
4	Buenos Aires	Argentina	9.2	1.784.8	No	15	750	84.8	69.6	100.0	61.7	72.1
5	Santos	Brasil	7.8	3.221.3	Sí	9	3,150	64.6	50.7	77.8	79.1	65.2
6	Callao	Perú	0.5	1.856.0	No	4	270	72.9	73.2	86.7	54.7	74.5
7	Guayaquil	Ecuador	0.9	1.517.9	Sí	2	70	95.5	88.1	71.3	56.7	86.0
8	San Antonio	Chile	8.3	1.196.8	No	6	4,100	84.0	94.6	68.5	63.1	70.7
9	Cartagena	Colombia	1.7	1.987.8	Sí	4	1,000	64.1	72.2	75.7	64.2	51.7
10	Montevideo	Uruguay	2.7	827.0	Sí	7	50	84.2	100.0	39.0	83.5	73.4
11	Veracruz	México	4.4	867.0	No	4	4,600	88.3	84.3	51.8	54.3	67.5
12	L. Cárdenas	México	4.8	1.051.2	No	7	450	79.9	92.7	62.0	51.4	48.1
13	Caucedo	R. Dom.	1.2	1.083.2	Sí	5	45	93.1	61.7	31.0	70.7	82.3
14	Puerto Limon	Costa Rica	0.3	1.053.7	No	2	960	88.0	69.3	48.5	57.0	54.7
15	Paranáguá	Brasil	2.3	730.7	No	1	1,170	94.1	60.8	51.3	41.0	65.2
16	Buenaventura	Colombia	N.D.	851.1	No	6	450	90.0	67.0	49.7	55.2	42.0
17	Valparaíso	Chile	0.8	910.8	No	5	2,000	81.4	88.5	19.6	62.5	73.6
18	San Vicente / Talcahuano	Chile	0.5	453.2	No	0	150	79.2	54.0	39.0	42.4	70.7
19	Rio de Janeiro	Brasil	0.5	357.3	No	N.D.	1,350	84.6	55.5	24.2	25.1	74.9
20	Pto. Cabello	Venezuela	1.8	766.8	No	N.D.	520	80.2	3.3	41.6	31.2	43.8

Para esta medición se preparó el indicador de calidad portuaria, consolidado a partir de 3 dimensiones propiamente de la actividad portuaria y 2 dimensiones de contexto, las que se ponderaron con distintos pesos, de acuerdo a su importancia para los puertos; de esta manera la primera dimensión “Actividad portuaria”(40%) buscó medir el movimiento de carga en TEU mundialmente utilizada para medir transferencia de carga de los puertos, con el que se buscó establecer los mayores movimientos de puertos desde el año 2010 a 2013, su variación o estancamiento de carga realizado por los operadores portuarios de los diferentes países involucrados; quedando el puerto de Buenos Aires en 4º lugar, seguido por el puerto de Manzanillo en 3º lugar de México y Callao en el 6º lugar.

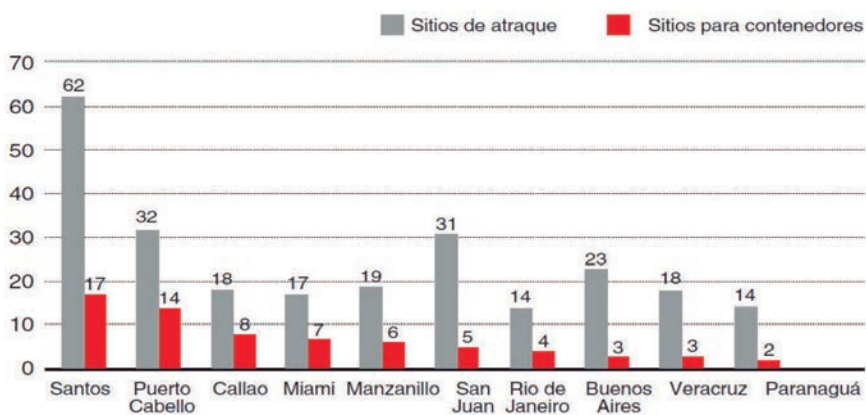
Movimiento de miles de TEU 2010 – 2013 en los primeros 7 puertos del ranking



Analizado el punto de los puertos que transportan mayores flujos de mercancías, era necesario hacer un estudio para reconocer cuáles puertos contaban con la mejor infraestructura portuaria. Este punto es de vital importancia,

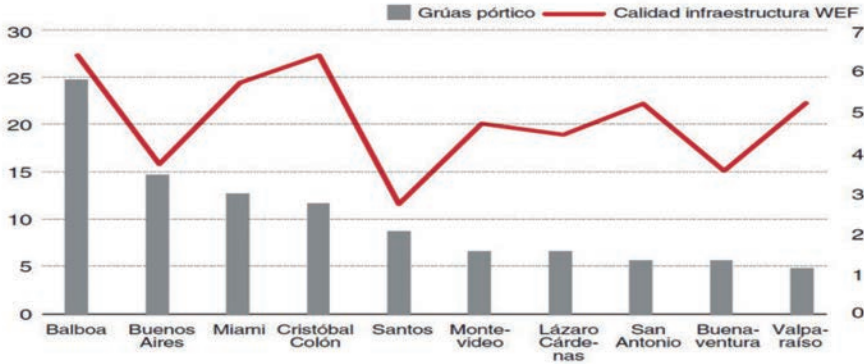
porque a los puertos se les mide por la velocidad aplicada al movimiento de las mercancías, siendo el punto neurálgico y clave para reducir los altos costos y evitar dejar a las mercancías guardadas. Por ello, a través de la dimensión portuaria “Infraestructura” (30%), se midió la calidad de la infraestructura portuaria, basada en la información que ofrece el índice de calidad de infraestructura portuaria del World Economic Forum como uno de los indicadores; junto a la capacidad de atraque en los puertos, la que se mide por la cantidad de puntos de atraque y la cantidad de sitios para contenedores.

Número de sitios para contenedores y sitios de atraque en puertos en 2013



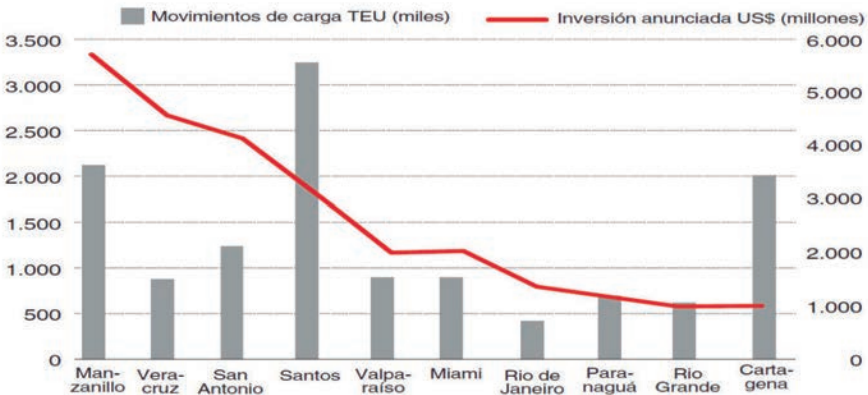
Igualmente en este estudio se tuvo en cuenta la existencia de grúas, esenciales para el trabajo portuario. Se trabajó el indicador Grúas, donde se realizó un conteo de la cantidad de grúas existentes, la cantidad de grúas pórtico (llamadas Gantry; más rápidas, modernas y eficientes). La existencia o no de zonas francas en el puerto fue también otra de las variables y finalmente la inversión anunciada en puertos según información oficial proporcionada por los puertos, sus sitios web y memorias dieron forma a esta dimensión posicionando al puerto de Balboa como 1º y al puerto de Colón como 2º; seguidas del puerto de Miami 10º, puerto de Montevideo 11º y el puerto de Santos en Brasil 5º.

Cantidad de grúas pórtico y calidad de infraestructura portuaria 2013



Conociendo quién maneja más carga y quién posee la mejor infraestructura, solo quedaba analizar la forma en que estas mercancías entraban y salían de los puertos; para esto se trabajó la dimensión “Conectividad” 20%, donde se midió la cercanía de los puertos con la ciudad vinculada a ellos por la principal vía rodoviaria, ferroviaria y aeropuerto internacional más cercano (el estudio omitió las vías navegables). A esto se le agregó la información de calidad de la infraestructura aeroportuaria, rodoviaria y ferroviaria, ofrecida por “The Global Competitiveness Report 2013–2014”, del World Economic Forum. Con esta información, se ubicó al puerto de Miami en el puesto 10º, Balboa en el puesto 1º, Guayaquil en el puesto 7º, San Juan en el puesto 18º y Colón 2º, destacando como los mejores en esta dimensión.

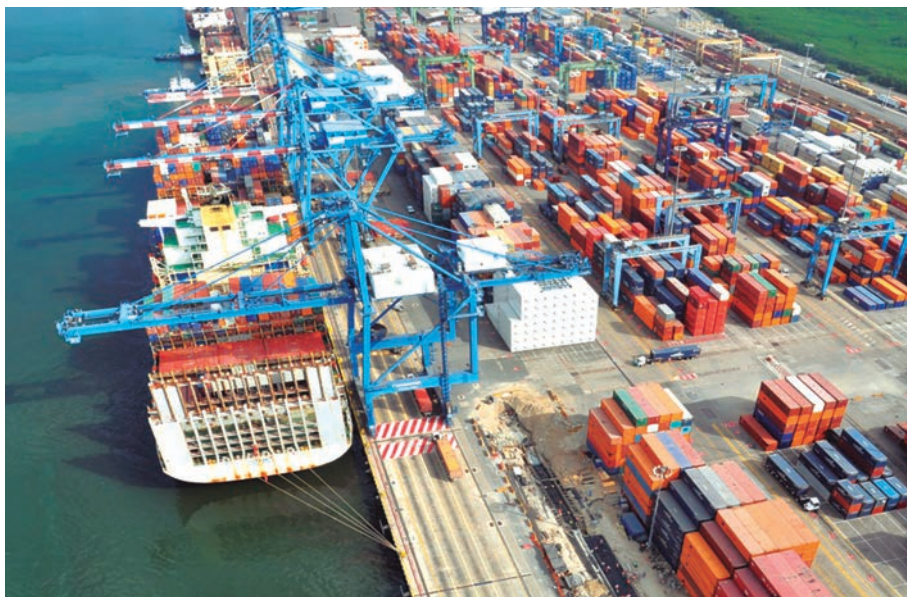
Inversión anunciada en US\$ millones y carga en miles de TEU 2013



Retomado el ranking, los dos principales puertos de Panamá, Balboa (1º) y Colón (2º), lograron posicionarse como los dos mejores. Una de estas razones está relacionada con sus cualidades geoestratégicas, que van desde la buena ubicación geográfica a la existencia del canal de Panamá y su increíble capacidad de transportar mercancías. Hecho, sin lugar a dudas, que ayuda en esta medición. En este ranking estos puertos panameños presentaron una particular mezcla de factores positivos, siendo la principal, su infraestructura, donde están primero y segundo respectivamente; también porque no bajaron de los top 5 en las dimensiones actividad portuaria y conectividad, lo que ningún otro puerto pudo hacer. De esta manera, se configura su superioridad presentando consistencia en todas las dimensiones portuarias, aprovechando su canal y posición.

En el tercer puesto encontramos al puerto de Manzanillo, en México, que destaca principalmente por su actividad portuaria, segundo en esta dimensión por un aumento sostenido en el tiempo en su cantidad de carga, siendo los principales beneficiados de su movimiento las ciudades de México D.F. y Guadalajara.

PUERTO DE MANZANILLO (MÉXICO)

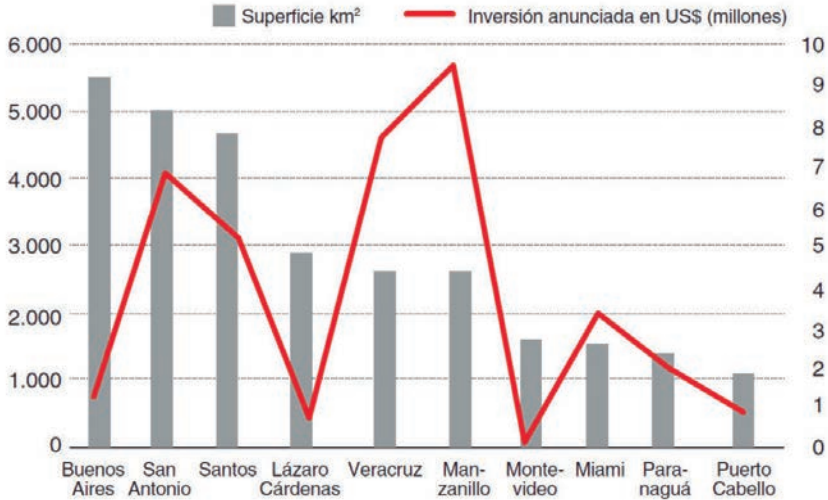


El puerto de Buenos Aires (4º) destaca por su buen desempeño en la dimensión actividad portuaria, siendo el mejor de esta dimensión. Pero a pesar de su movimiento, cuenta con una infraestructura vial antigua y poco fluida para el acceso al puerto, ya que se encuentra ubicado en un lugar de la ciudad por donde las mercancías deben ser trasladadas por largas horas por “las callecitas de Buenos Aires”, las que no están preparadas para esto, agregando congestión y polución a la ciudad. El quinto puesto es para el mayor puerto de Brasil, Santos, que destaca por su infraestructura. Este posee la mayor cantidad de sitios de atraque (62) y sitios para contenedores (17) de la medición y la cuarta mayor inversión anunciada en 2013, amén de ser el segundo puerto con mayor cantidad de TEU movilizados el 2013: 3,221. Sin embargo, Santos se encuentra a una distancia de 83 kilómetros de Sao Paulo, restándole peso en esta medición y ubicándolo 15 en la dimensión conectividad.

PUERTO DE BUENOS AIRES - ARGENTINA



Inversión anunciada en US\$ millones y superficie de km2 de puertos 2013



Finalmente, este ranking utilizó dos dimensiones de contexto extraídas del ranking de las mejores ciudades para hacer negocios 2014, Marco social y político (5%) y Contexto económico (5%), que en el ranking de ciudades se llama Marco y dinamismo económico, que permiten a través de su variación entre los años 2013-2014 conocer el marco institucional respecto a lo social, político y económico de las ciudades vinculadas a los puertos.

PUERTO DE SANTOS BRASIL



Ranking América Economía Intelligence AEI vs Ranking Cepal*

Si bien ambas mediciones son válidas y de por sí América Economía Intelligence basó sus estadísticas de movimiento de contenedores en el último estudio de Cepal (divulgado en la página web de Latinports).

PUERTO DEL CALLAO



LA NUEVA DINÁMICA PORTUARIA INTERNACIONAL

Consideramos prudente destacar la diferencia en el posicionamiento de los puertos al incluir otros indicadores (infraestructura, conectividad, marco económico y social y marco económico), los cuales nos dan una visión más real sobre las perspectivas de los principales puertos de la región en movimiento de contenedores:

AEI	Cepal	Variación	Puerto	País
1	3	+2	Balboa	Panamá
2	1	-1	Cristóbal/Colón	Panamá
3	4	+1	Manzanillo	México
4	7	+3	Buenos Aires	Argentina
5	2	-3	Santos*	Brasil
6	6	0	Callao	Perú
7	8	+1	Guayaquil	Ecuador
8	9	+1	San Antonio	Chile
9	5	-4	Cartagena	Colombia
10	16	+6	Montevideo	Uruguay
11	14	+3	Veracruz	México
12	9	-3	Lázaro Cárdenas	México
13	10	-3	Caucedo	R. Dominicana
14	11	-3	Limón	Costa Rica
15	18	+3	Paranaguá	Brasil

1. Puertos Clase A y Clase B en el Caribe
2. Principales Puertos de Contenedores de América Latina 2013

CAPÍTULO VII:

PBIP CÓDIGO DE PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS

CODIGO PBIP



Responsabilidades de los gobiernos contratantes



Fuente: SOLAS/CONF.534 17Diciembre2002

Foto: Skyscrapercity.com/Tanjong-pagar/Singapur

lmeridag@gmail.com

Los puertos en el mundo siempre se han manejado bajo los límites de seguridad estándares, esto ha permitido a los habitantes de la ciudad, y turistas, conocer las instalaciones y operaciones portuarias, como también poder subir a las naves previa autorización de sus capitanes, y el personal de seguridad, abocados a proteger la seguridad de la vida humana, bajo el criterio común del desarrollo y modernización de la época, extremando el celo para evitar algún incidente con los equipos del buque e instalaciones portuarias.

Las medidas de seguridad estaban dadas para contrarrestar el contrabando y tráfico ilícito de drogas, que en su momento eran mínimos, esto motivó al mundo marítimo y portuario a abrir sus puertas, permitió a sus habitantes generar mayor espíritu e identificación con las actividades marítimas y portuarias, la cual se encuentran instituidas en el Convenio OMI SOLAS “Convenio de Seguridad de la Vida Humana en el Mar” o “Safety of the Life at Sea”.

El Convenio SOLAS, nace en 1914, como consecuencia del hundimiento del Titanic en 1912, su segunda versión enmendada data de 1929, la tercera de 1948, su quinta de 1960 y la actual de 1974 y enmiendas de 1978, que se mantienen cuando las circunstancias lo ameritan.

La tranquilidad en el manejo de los puertos en el mundo comienza a cambiar por las medidas de protección a mediados de la década del 70, por el aumento de las actividades de lectivas como el contrabando, el incremento del tráfico de drogas y traficantes de blancas; medidas de seguridad que obligan a las autoridades de todos los países del mundo, a restringir las visitas turísticas a las instalaciones y alejar a los ciudadanos de varias de esas actividades.

Esta seguridad que aun permitía a los ciudadanos ingresar a los puertos –después de realizar varias gestiones– se ve totalmente alterada y restringida a “0” como consecuencia de los actos terroristas del 11 de setiembre del 2001, que alteraron por completo la paz mundial. Alterado el centro financiero del mundo, instalado en las Torres Gemelas de Manhattan, obligó a modificar sustancialmente el SOLAS en relación a seguridad, lo que dio paso al PBIP.

En Nueva York, en todo EEUU y en el resto del mundo se impuso la necesidad de implementar mejoras en la seguridad, en los distintos puntos de ingreso al país, en las fronteras, en los puertos y aeropuertos, así como para el riguroso control de personas y de mercancías.

Se han tenido que prever las medidas de seguridad, debido a que se ha evidenciado que dentro de muchas zonas portuarias, que incluye a los países desarrollados, el tránsito de peatones, camiones, vehículos circulaban sin mayor control. Estas serie de medidas, algunas de carácter unilateral, condujeron inicialmente a un enfrentamiento comercial entre los EEUU, la Unión Europea y otras regiones del mundo, porque se mostraban disconformes con la obligatoriedad de la aplicación de esas medidas de seguridad por los costos de implementación. Algunos actores del comercio internacional vieron en esta medida el riesgo de se conviertan en restricciones de tipo para –arancelario que redunden en protecciones de los mercados de los países que los apliquen.

Los objetivos de este código son 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 utilizadas para el comercio internacional; definir las funciones y responsabilidades respectivas de todas las partes mencionadas, tanto a nivel nacional como internacional, para garantizar la protección marítima; garantizar un intercambio y un cotejo rápido y eficaz de la información relativa a la protección marítima; ofrecer un método para efectuar evaluaciones de la protección marítima de modo que pueda disponerse de planes y procedimientos para reaccionar ante los cambios en los niveles de protección, y tener la confianza de que existen medidas adecuadas y proporcionadas para garantizar la protección marítima. Para la consecución de estos objetivos habrá que designar en cada buque, instalación portuaria y compañía naviera a los oficiales o el personal que sean necesarios para preparar y aplicar los planes de protección que habrán de aprobarse para cada buque e instalación portuaria. El código PBIP, consta de 2 partes, la parte A del Código contiene las prescripciones obligatorias relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado; y la parte B, las orientaciones relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y a la parte A del código.

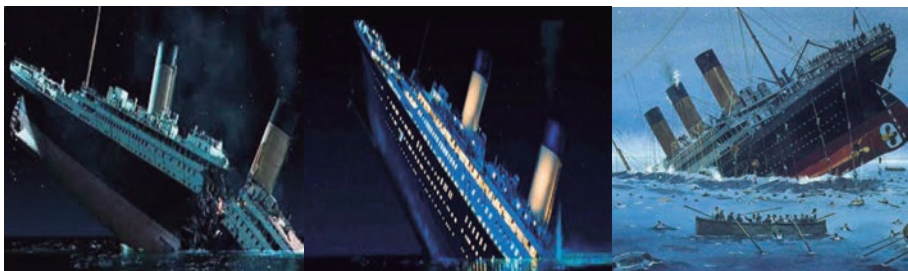
Preámbulo

1. Este consiste en uno de los temas más relevantes e impactantes del presente siglo, mismo que se da como consecuencia de trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, en contra del corazón económico del mundo, Trade Economic Center, conocidas como las Torres Gemelas, en el corazón de New York, a cargo del grupo terrorista Alcaeda, dicha emergencia originó una reunión de emergencia de las autoridades marítimas, convocándose a la vigésima segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional, misma que se celebró en noviembre de 2001, acordando por unanimidad que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, las cuales se adoptarían en una Conferencia de los gobiernos contratantes del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (denominada Conferencia diplomática sobre protección marítima), en diciembre de 2002. Los preparativos para la Conferencia diplomática se encomendaron al Comité de Seguridad Marítima de la Organización (MSC), cuya labor se basó en los documentos presentados por gobiernos miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la Organización.
2. La Conferencia diplomática sobre protección marítima celebrada en Londres en diciembre de 2002 adoptó nuevas disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, así como el presente código*, para incrementar la protección marítima. Estas nuevas prescripciones constituyen el ordenamiento internacional que permitirá que los buques y las instalaciones portuarias puedan cooperar para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo.
3. En su primer periodo de sesiones extraordinario, también celebrado en noviembre de 2001, el MSC (Marine Security Comité), con el fin de acelerar el desarrollo y adopción de las correspondientes medidas de protección, constituyó un grupo de trabajo inter periodos sobre protección marítima. La primera reunión del grupo de trabajo inter periodos del MSC sobre protección marítima se celebró en febrero de 2002, y los resultados de sus deliberaciones se presentaron y examinaron en mayo de 2002, en el 75º periodo de sesiones del comité, en el que se constituyó un grupo especial de trabajo a fin de seguir perfeccionando las propuestas. El MSC examinó en su 75º periodo de sesiones el informe de dicho grupo

de trabajo y recomendó avanzar en los preparativos mediante una nueva reunión del grupo de trabajo inter periodos del MSC, que se celebró en septiembre de 2002. En su 76º periodo de sesiones, el MSC examinó los resultados de la reunión del grupo de trabajo inter periodos celebrada en septiembre de 2002 y la labor ulterior del Grupo de trabajo, que se reunió durante el 76º periodo de sesiones del comité, en diciembre de 2002, inmediatamente antes de la conferencia diplomática, y aprobó la versión definitiva de los textos propuestos que habría de examinar la conferencia.

4. La conferencia diplomática (reunida del 9 a 13 de diciembre de 2002) también adoptó enmiendas a las disposiciones existentes del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974), (SOLAS Safety of The Life at Sea), convenio que se arrastra desde el hundimiento del Titanic el 15 de Abril de 1912 frente a las costas de Saint John New Fouland, provincia del Labrador Canadá, mismo que solo se dio, para proteger la Seguridad de la Vida en el Mar, como consecuencia de las miles de muertes acaecidas en dicho accidente, pero nunca se legisló sobre accidentes en los puertos como consecuencia de atentados terrorista y otros, porque nunca había ocurrido algo tan desastroso para la seguridad, como la experiencia del 11 de setiembre, que obligan a reformular la seguridad en el mar y puertos, para acelerar la implantación de las prescripciones relativas a la instalación de sistemas de identificación automática, adoptó nuevas reglas del capítulo XI-1 del Convenio SOLAS 1974, relativas al marcado del número de identificación del buque y a la obligación de llevar un registro sinóptico continuo en los buques (registrar toda la historia del buque desde su construcción, para evitar que sea pirateado).

La Conferencia diplomática aprobó asimismo varias resoluciones, incluidas las relativas a la implantación y revisión del presente código, la cooperación técnica y la colaboración con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de Aduanas.



Se reconoció que era necesario y preciso revisar y enmendar algunas de las nuevas disposiciones sobre protección marítima una vez que esas dos organizaciones hayan ultimado su labor; es así que el Capítulo XI-I del SOLAS se desdobra dando paso al XI-II, que se convierte en el PBIP “Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias”, el cual consta de 2 partes:

- La parte A que es mandatorio y que los gobiernos contratantes están obligados a cumplir.
 - La parte B que no es mandatorio y su ejecución es según el criterio del gobierno contratante o miembro de la OMI, salvo otra indicación.
5. Las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 y del presente Código son aplicables a los buques y a las instalaciones portuarias, sobre estas últimas se acordó partiendo de la base de que ese convenio ofrece el medio más rápido para conseguir que las medidas necesarias relativas a la protección marítima entren en vigor y se apliquen prontamente; no obstante, se acordó que las disposiciones, relativas a las instalaciones portuarias, se aplicarán únicamente a la interfaz buque-puerto. La Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo seguirán colaborando para profundizar en la cuestión más amplia de la protección de las zonas portuarias. También se acordó que las disposiciones no se harían extensivas como respuesta concreta a un ataque o a las actividades de limpieza que pudieran resultar necesarias después de un ataque de este tipo.
6. Las disposiciones están redactadas de modo que se garantice su compatibilidad con las del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, (Formación de Oficiales y Tripulantes Mercantes) 1978, enmendado, el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) “Código Internacional de Seguridad” y el sistema armonizado de reconocimientos y certificación.
7. Las disposiciones representan un cambio significativo del enfoque en el sector marítimo internacional en cuestión de la protección. Hay que admitir que pueden suponer una considerable carga adicional para algunos gobiernos contratantes. Por ello, se reconoce plenamente la importancia de la cooperación técnica para ayudarles a que implanten estas disposiciones.
-



8. La implantación de las disposiciones requerirá una continua y eficaz cooperación y entendimiento entre todos los que tienen que ver con los buques y las instalaciones portuarias, o los utilizan, incluido el personal del buque, el personal portuario, los pasajeros, los intereses de la carga, los gestores navales, los administradores de puertos y las autoridades nacionales y locales que tengan responsabilidades en el ámbito de la protección.
9. Las orientaciones recogidas en la parte B del presente código deberán tenerse en cuenta al implantarse las disposiciones sobre protección, que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 y en la parte A del mismo. Sin embargo, esas orientaciones serán aplicables en mayor o menor medida según la naturaleza de la instalación portuaria y del buque, del servicio de que se trate y/o de la carga.
10. Nada de lo dispuesto en el presente código se interpretará o aplicará de manera contraria al debido respeto de los derechos y libertades fundamentales consagrados en los instrumentos internacionales, particularmente los aplicables a los trabajadores del sector marítimo y a los refugiados, incluidas la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y las normas internacionales que amparan a los trabajadores de los sectores marítimo y portuario.
11. Reconociendo que el convenio, para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 enmendado, estipula que las autoridades públicas permitirán que los tripulantes extranjeros desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en el que hayan llegado, siempre que se cumplan los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan motivos para negarse a conceder el permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos, cuando los gobiernos contratantes aprueben los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias deben prestar la debida atención al hecho de que el personal del buque vive y trabaja a bordo de éste y necesita permiso en tierra y acceso a los servicios de bienestar para la gente de mar en tierra, incluida la asistencia médica.

Prescripciones obligatorias relativas a las disposiciones del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, SOLAS 1974, enmendado.

INTRODUCCIÓN

Esta parte del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias contiene las disposiciones obligatorias a las cuales se hace referencia en el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

OBJETIVOS

Los objetivos del presente código son:

1. Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre gobiernos contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario 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 utilizados para el comercio internacional;
2. Definir las funciones y responsabilidades respectivas de los gobiernos contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima;
3. Garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección;
4. Ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección; y
5. Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

Enmiendas al anexo del Convenio SOLAS

De acuerdo a la resolución N.º 1 de la Conferencia, se realizaron una serie de enmiendas al Anexo del Convenio SOLAS, a saber:

- a) Se modificó el capítulo V (Seguridad de la Navegación), específicamente en lo tocante a un nuevo cronograma para el ajuste de los Sistemas de Identificación Automática (AIS, por sus siglas en inglés) de aquellos buques, diferentes a buques de pasaje y buques tanque, de arqueo bruto igual o superior a 500 UAB pero menores a 50000 UAB. Medida que permite reconocer a los buques.

Además, se dispone que los buques equipados con el AIS mantendrán operativo este sistema en todo momento, salvo en los casos en que algún acuerdo internacional provea otra cosa a fin de proteger la información proporcionado.

- b) El capítulo XI (Medidas Especiales para incrementar la Seguridad Marítima) ha recibido una nueva denominación como Capítulo XI-1, dentro del cual se han modificado algunos aspectos, entre los que destacan la exigencia de que el número de identificación del buque sea colocado de forma permanente en un lugar visible ubicado en el casco del buque o en la superestructura. Adicionalmente, este número de identificación debe colocarse en la parte interna del buque.

Por su parte, en el caso de buques de pasaje, tal identificación debe colocarse sobre una superficie horizontal del buque que pueda ser perfectamente visible desde el aire.

Igualmente, se adoptó una nueva regla 5 que exige para los buques les sea expedido, por parte de la Administración, un Registro Sinóptico Continuo (CSR, por sus siglas en inglés) cuyo fin es asegurar la existencia, a bordo, de un registro de la historia de cada uno de ellos. A tal fin, el CSR debe contener el nombre del buque, el nombre del Estado bajo cuya bandera navega, su fecha de registro, número de identificación, el nombre del puerto en el que fue registrado, para evitar que sea pirateado.

- c) Se creó un nuevo capítulo que fue numerado como XI-2 “Medidas Especiales para incrementar la Protección Marítima”, en el cual se instituye el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS, por sus siglas en inglés), mismo que representa el aspecto más interesante de los cambios introducidos en el Convenio SOLAS y al que dedicaremos especial atención a lo largo de este estudio.

El capítulo XI-2 contiene trece (13) reglas en las que se desarrollan los aspectos fundamentales de la protección marítima, que son de obligatoria observancia y constituyen la base para el desarrollo de las regulaciones que se encuentran contenidas en el Código ISPS.

El Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias consta de dos partes, la primera de las cuales denominada Parte A contiene requerimientos de carácter obligatorio en torno a las previsiones del nuevo capítulo XI-2 del Convenio SOLAS; en tanto que la segunda de

ellas identificada como Parte B establece algunos lineamientos, a manera de recomendaciones, con relación al mencionado capítulo XI-2.

Es importante destacar que este Código conjuntamente con las enmiendas al Convenio SOLAS están dirigidas a incrementar la protección marítima Según lo señala la regla del capítulo XI-2 y lo reafirma la Parte A en sus disposiciones bajo estudio; se aplican a buques de pasaje y de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 así como a las unidades móviles de perforación costa afuera, siempre que todos ellos realicen navegación internacional.

Prescripciones funcionales

Los objetivos del presente Código incluyen varias prescripciones funcionales, entre las que se encuentran, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

1. Recopilar y evaluar información sobre las amenazas a la protección marítima e intercambiar dicha información con los gobiernos contratantes interesados;
2. Exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques y las instalaciones portuarias;
3. Evitar el acceso no autorizado a los buques, instalaciones portuarias y a las zonas restringidas;
4. Evitar la intrusión a los buques e instalaciones portuarias de armas no autorizadas, artefactos incendiarios o explosivos;
5. Facilitar intensión para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que lo afecte;
6. Exigir planes de protección para el buque y para las instalaciones portuarias basadas en las evaluaciones; y
7. Exigir formación, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiarize con los planes y procedimientos de protección.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

El Código se aplica a los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:

1. Buques de pasaje, incluidas las naves de gran velocidad;
2. buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500 UAB; y
3. unidades móviles de perforación mar adentro; y las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

Los gobiernos contratantes decidirán el ámbito de aplicación de la presente parte del Código en lo que respecta a las instalaciones portuarias de su territorio que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tendrán que prestar servicio a buques que lleguen a ellas o zarpen desde ellas en un viaje internacional.

Los gobiernos contratantes basarán las decisiones que adopten con respecto a lo indicado, en una evaluación de la protección de la instalación portuaria llevada a cabo de conformidad con la presente parte del Código.

Toda decisión adoptada por un gobierno contratante con respecto a lo indicado, no comprometerá el nivel de protección que se pretende alcanzar mediante las disposiciones del Código.

El presente Código no es aplicable a los buques de guerra, ni a las unidades navales auxiliares, ni a otros buques que, siendo propiedad de un gobierno contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

Ninguna disposición del presente Código irá en perjuicio de los derechos u obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

NOTA: Abreviaciones necesarias para el presente estudio.

OPIP : OFICIAL DE PROTECCIÓN DE INSTALACIONES PORTUARIAS

OPB : OFICIAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

OPC : OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA COMPAÑÍA

OPR : ORGANIZACIÓN DE PROTECCIÓN RECONOCIDA

SCI : SISTEMA DE COMANDO DE ACCIDENTES

DPM	:	DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN MARÍTIMA
EPIP	:	EVALUACIÓN DEL PLAN DE INSTALACIONES PORTUARIAS
PPIP	:	PLAN DE PROTECCIÓN DE INSTALACIONES PORTUARIAS
DCPI	:	DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LA INSTALACION PORTUARIA
GOBIERNO CONTRATANTE	:	EL QUE ES PARTE DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNAC
NIVEL DE PROTECCIÓN 1	:	ES EL USUAL
NIVEL DE PROTECCIÓN 2	:	CUANDO EXISTE INFORMACIÓN DE ALGÚN ATENTADO, ETC
NIVEL DE PROTECCIÓN 3	:	CUANDO LA ACCIÓN ES INMINENTE EN CONTRA DEL PUERTO

Responsabilidades de los gobiernos contratantes

A reserva de lo dispuesto en las reglas del Código, el gobierno contratante establecerá los niveles de protección y dará orientaciones sobre la forma de protegerse contra los sucesos que afecten a la protección marítima. Niveles más altos de protección indican un mayor riesgo de que ocurran tales sucesos. Entre los factores que han de tenerse en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado se encuentran los siguientes:

1. En qué medida es creíble la información sobre la amenaza;
2. En qué medida hay corroboración de la información sobre la amenaza;
3. En qué medida la información sobre la amenaza es específica o inminente; y
4. Las posibles consecuencias del suceso que afecte a la protección marítima.

Cuando establezcan un nivel de protección 3, los gobiernos contratantes impartirán, según sea necesario, las instrucciones oportunas y facilitarán información sobre los aspectos de protección a los buques y las instalaciones portuarias que puedan verse afectados.

Los gobiernos contratantes pueden delegar en una organización de seguridad reconocida algunas de sus tareas en materia de protección en virtud del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, a excepción de las siguientes:

1. Determinación del nivel de protección aplicable
2. Aprobación de una evaluación de la protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a una evaluación aprobada
3. Determinación de las instalaciones portuarias que tendrán que designar a un oficial de protección de la instalación portuaria
4. Aprobación de un plan de protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a un plan aprobado.
5. Definición de los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima.

Los gobiernos contratantes deberán someter a prueba, la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado o, en el caso de los buques, que hayan sido aprobados en su nombre, y de las enmiendas a esos planes.

Declaración de protección marítima

Los gobiernos contratantes determinarán cuándo se requiere una Declaración de Protección Marítima mediante la evaluación del riesgo que una operación de interfaz buque-puerto o una actividad de buque a buque supongan para las personas, los bienes o el medio ambiente.

Un buque podrá solicitar que se cumplimente una Declaración de Protección Marítima cuando:

1. El buque funcione a un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria u otro buque con el que esté realizando una operación de interfaz;
2. Exista un acuerdo sobre la declaración de protección marítima entre Gobiernos contratantes que regule determinados viajes internacionales o buques específicos en dichos viajes;
3. Se haya producido una amenaza o un suceso que afecte a la protección marítima en relación con el buque o en relación con la instalación portuaria, según sea el caso;
4. El buque se encuentre en un puerto que no esté obligado a tener que implantar un plan de protección de la instalación portuaria aprobado.

CODIGO PBIP



Declaración de Protección Marítima (DPM)



Un buque podrá solicitar que se cumpla una DPM cuando:

- el buque funcione a un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria u otro buque con el que esté realizando una operación de interfaz.
- exista un acuerdo sobre la declaración de protección marítima entre Gobiernos Contratantes que regule determinados viajes internacionales o buques específicos en dichos viajes.
- se haya producido una amenaza o un suceso que afecte a la protección marítima en relación con el buque o en relación con la instalación portuaria, según sea el caso.
- el buque se encuentre en un puerto que no esté obligado a tener e implantar un plan de protección de la instalación portuaria aprobado.
- el buque esté realizando actividades de buque a buque con otro buque que no esté obligado a tener e implantar un plan de protección del buque aprobado.

Fuente: SOLAS/CONF.5/34 17Diciembre2002

Foto: Skyscrapercity.com/Southampton/UK

imeridag@gmail.com

5. El buque esté realizando actividades de buque a buque, que no esté obligado a tener que implantar un plan de protección del buque aprobado.

Las solicitudes de Declaración de Protección Marítima presentadas en virtud de lo dispuesto en la presente sección tendrán el acuse de recibo de la correspondiente instalación portuaria o buque.

Es de obligación el cumplimiento de la Declaración de Protección Marítima:

1. En el caso de los buques, al capitán o al oficial de protección del buque; y, si procede,
2. En el caso de las instalaciones portuarias, al oficial de protección encargado o, si el gobierno contratante determina otra cosa, a cualquier otro organismo responsable de la protección en tierra.

La Declaración de Protección Marítima recogerá las medidas de protección necesarias que podrían repartirse entre el buque y la instalación portuaria (o entre los buques).

PROTECCIÓN DEL BUQUE

Los buques están obligados a actuar con arreglo, a los niveles de protección establecidos por los gobiernos contratantes, como se indica más adelante.

En el nivel de protección 1, se llevarán a cabo las siguientes actividades, mediante las medidas adecuadas, en todos los buques, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, con objeto de determinar y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección marítima:

1. Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque;
2. Controlar el acceso al buque;
3. Controlar el embarco de las personas y sus efectos;
4. Vigilar las zonas restringidas a fin de que solo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
5. Vigilar las zonas de cubierta y las zonas que rodean el buque;
6. Supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque; y
7. Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

En el nivel de protección 2, se aplicarán las medidas adicionales especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

En el nivel de protección 3, se aplicarán otras medidas dadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

Cuando la administración establezca un nivel de protección 2 o 3, el buque acusará recibo de las instrucciones sobre el cambio del nivel de protección.

Antes de entrar en un puerto situado dentro del territorio de un gobierno contratante que haya establecido un nivel de protección 2 o 3, o durante su

permanencia en él, el buque acusará recibo de la instrucción y confirmará al oficial de protección de la instalación portuaria que se ha iniciado la aplicación de los procedimientos y medidas adecuados señalados en el plan de protección del buque y, en el caso del nivel de protección 3, en las instrucciones impartidas por el gobierno contratante que haya establecido dicho nivel de protección. El buque informará de cualquier dificultad en que se encuentre para su puesta en práctica. En estos casos, el oficial de protección de la instalación portuaria se mantendrá en contacto con el oficial de protección del buque a fin de coordinar las medidas oportunas.

Si la administración exige a un buque que establezca un nivel de protección más elevado que el del puerto en el que tenga intención de entrar o en el que ya se encuentre, o si el buque ya opera a ese nivel, el buque comunicará inmediatamente este hecho a la autoridad competente del gobierno contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria y al oficial de protección de la instalación portuaria.

En tales casos, el oficial de protección del buque deberá mantenerse en contacto con el oficial de protección de la instalación portuaria y coordinar las medidas, si es necesario.

La Administración que exija a los buques con derecho a enarbolar su pabellón que establezcan un nivel de protección 2 o 3 en un puerto de otro gobierno contratante, informará inmediatamente de ello a ese.

Cuando los gobiernos contratantes establezcan niveles de protección, y garanticen el suministro de información sobre los niveles de protección a los buques que operen en su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial, aconsejará a tales buques para que mantengan la vigilancia y notifiquen inmediatamente a su administración y a cualquier estado ribereño cercano toda información que llegue a su conocimiento y que pueda afectar a la protección marítima en la zona.

Al comunicar a tales buques el nivel de protección aplicable, el Gobierno Contratante comunicará, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, cualquier medida de protección que deban adoptar y, si resulta procedente, las medidas que haya adoptado él mismo para dar protección contra la amenaza.

Registros

- a. Se mantendrán a bordo, por lo menos durante el periodo mínimo que especifique la administración, registros de las siguientes actividades que abarca el plan de protección del buque, teniendo presentes las disposiciones:
 1. Formación, ejercicios y prácticas;
 2. Amenazas para la protección marítima y sucesos que afectan a la protección marítima;
 3. Fallos en la protección;
 4. Cambios en el nivel de protección;
 5. Comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde este, o haya estado, el buque;
 6. Auditorías internas y revisiones de las actividades de protección;
 7. Revisión periódica de la evaluación de la protección del buque;
 8. Revisión periódica del plan de protección del buque;
 9. Implantación de las enmiendas al plan; y
 10. Mantenimiento, calibrado y prueba del equipo de protección que haya a bordo, incluidas las pruebas del sistema de alerta de protección del buque.
- b. Los registros se mantendrán en el idioma de trabajo del buque. Si los idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas.
- c. Los registros podrán mantenerse en formato electrónico. En tal caso, estarán protegidos mediante procedimientos destinados a evitar que se borren, destruyan o alteren sin autorización.
- d. Los registros se protegerán contra el acceso o divulgación no autorizados.

EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

Generalidades

- a. La evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) podrá ser realizada por una organización de protección reconocida (OPR). No obs-
-

tante, solo el gobierno contratante correspondiente debe poder aprobar una EPIP así realizada.

- b. Si un gobierno contratante delega en una OPR la revisión o la verificación del cumplimiento de una EPIP, dicha organización no debe tener ningún vínculo con cualquier otra OPR que haya preparado tal evaluación o haya participado en esa preparación.
- c. En toda EPIP deben considerarse los siguientes aspectos de la instalación portuaria:
 - 1. Protección física;
 - 2. Integridad estructural;
 - 3. Sistemas de protección del personal;
 - 4. Normas y procedimientos;
 - 5. Sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticas;
 - 6. Infraestructura de transporte;
 - 7. Servicios públicos; y
 - 8. Otras zonas que, al sufrir daños, o ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones que se realicen dentro de la instalación portuaria.
- d. Los encargados de la EPIP deben tener la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos:
 - 1. Conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
 - 2. Reconocimiento, detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
 - 3. Reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y el comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque;
 - 4. Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
 - 5. Métodos utilizados para provocar sucesos que afectan a la protección marítima;

6. Efectos de los explosivos sobre las estructuras y los servicios de la instalación portuaria;
7. Protección de la instalación portuaria;
8. Prácticas comerciales del puerto;
9. Preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;
10. Medios de protección física, por ejemplo vallas;
11. Sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticas;
12. Transporte e ingeniería civil; y
13. Operaciones del puerto y del buque.

Identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger

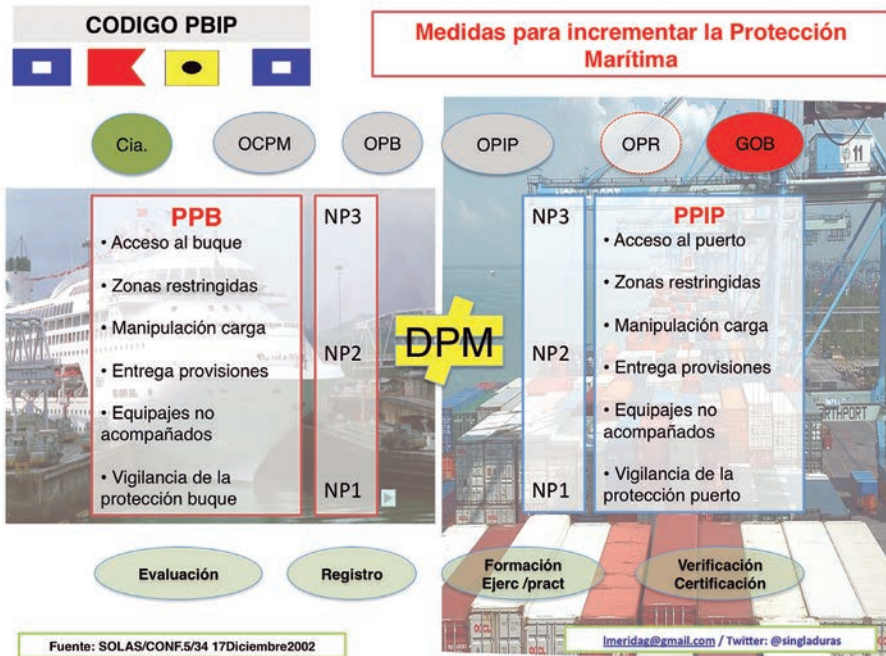
La identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger es un proceso mediante el cual se establece la importancia relativa de las distintas estructuras e instalaciones para el funcionamiento en el puerto. Este proceso de identificación y evaluación es crucial, ya que sientan las bases para centrar las estrategias de atenuación de riesgos en los bienes y estructuras que más importa proteger ante un posible suceso que afecte a la protección. Este proceso tendrá en cuenta la posible pérdida de vidas, la importancia económica del puerto, su valor simbólico y la presencia de instalaciones gubernamentales.

- e. Hay que establecer un orden de prioridades de protección basado en la identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras. La preocupación esencial es evitar muertes y lesiones. También es importante determinar si la instalación portuaria, la estructura o las instalaciones pueden seguir funcionando sin el bien que se esté evaluando, y en qué medida podría restablecerse rápidamente el funcionamiento normal.
- f. Los bienes e infraestructuras que debe considerarse importante de proteger pueden ser, entre otros, los siguientes:
 1. Accesos, entradas, vías de acercamiento, fondeaderos y zonas de maniobra y atraque;

2. Instalaciones para carga, terminales, zonas de almacenamiento y equipo de manipulación de la carga;
 3. Sistemas tales como redes de distribución eléctrica, sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones y sistemas y redes informáticas;
 4. Sistemas de gestión del tráfico de buques en el puerto y ayudas a la navegación;
 5. Plantas eléctricas, conductos para el trasvase de carga y suministro de agua;
 6. Puentes, vías férreas, carreteras;
 7. Embarcaciones de servicio del puerto, como embarcaciones de práctico, remolcadores, gabarras etc.;
 8. Equipo y sistemas de protección y vigilancia;
 9. Aguas adyacentes a la instalación portuaria.
- g. Una identificación clara de los bienes e infraestructuras es esencial para evaluar las necesidades de la instalación portuaria en materia de protección, el orden de prioridad de las medidas de protección y las decisiones relativas a la asignación de recursos para proteger mejor la instalación. Este proceso puede requerir la celebración de consultas con las autoridades pertinentes en relación con las estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación o utilizarse para causar daños a ésta o para observarla con fines ilícitos o desviar la atención.
- h. Identificación de las posibles amenazas para los bienes e infraestructuras; cálculo de la probabilidad de que dichas amenazas se materialicen, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas
- Deben identificarse los posibles actos que puedan suponer una amenaza para la protección de los bienes e infraestructuras, así como los métodos para llevarlos a cabo, a fin de evaluar la vulnerabilidad de un determinado bien o lugar ante un suceso que afecte a la protección marítima y definir las necesidades en materia de protección, con arreglo a un orden de prioridad, para hacer posible la planificación y la asignación de recursos. La identificación y la evaluación de todo posible acto y del método por el que se pueda llevar a cabo estarán basadas en diversos factores, entre los que se incluirán las evaluaciones de la amenaza que hagan los organismos

gubernamentales. La identificación y evaluación de las amenazas permite no tener que partir de la hipótesis del peor caso posible, al planificar y asignar recursos.

- i. La EPIP debe incluir una evaluación, realizada en colaboración con las organizaciones nacionales de seguridad pertinentes, que tenga por objeto determinar:



1. Toda característica particular de la instalación portuaria, incluido el tipo de tráfico marítimo que la utiliza que pueda convertirla en blanco probable de un ataque;
2. Las consecuencias probables de un ataque a la instalación portuaria, o dentro de ella, en lo que se refieren a la pérdida de vidas humanas, daños en los bienes y trastornos económicos, por ejemplo los derivados de la interrupción de los sistemas de transporte;

3. La capacidad y el propósito de quienes puedan organizar un ataque; y
 4. Los tipos de ataque probables, y llegar a una conclusión general sobre el nivel de riesgo para el que deben concebirse las medidas de protección.
- j. En la EPIP deben examinarse todas las posibles amenazas, entre las que pueden encontrarse los siguientes tipos de sucesos que afectan a la protección marítima:
1. Daños o destrucción de una instalación portuaria o de un buque; por ejemplo, mediante artefactos explosivos, incendio provocado, sabotaje o vandalismo;
 2. Secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo;
 3. Manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque;
 4. Acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones;
 5. Contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;
 6. Utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de causar un suceso que afecte a la protección marítima y su equipo;
 7. Utilización del propio buque como arma o como medio destructivo para causar daños;
 8. Bloqueo de entradas al puerto, esclusas, accesos etc.; y
 9. Ataque químico, biológico o nuclear.
- k. Este proceso debe incluir la celebración de consultas con las autoridades pertinentes en relación con las estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación o utilizarse para causar daños a ésta o para observarla con fines ilícitos o desviar la atención.

Identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas correctivas y de los cambios en los procedimientos y su eficacia para reducir la vulnerabilidad

La identificación de las medidas correctivas y el establecimiento de un orden de prioridad para las mismas tienen por objeto garantizar que se utilizan las

medidas más eficaces para reducir la vulnerabilidad de la instalación portuaria o de la interfaz buque-puerto ante las posibles amenazas.

a. Las medidas de protección deben elegirse en función de factores tales como su eficacia para reducir la probabilidad de que se produzca un ataque, y deben evaluarse basándose, entre otros, en los datos de:

1. Los reconocimientos, inspecciones y auditorías de protección;
2. Las consultas con los propietarios y gestores de la instalación portuaria y, si procede, de las estructuras adyacentes;
3. Los antecedentes que haya de sucesos que hayan afectado a la protección marítima;
4. Las operaciones que se realicen en la instalación portuaria.

IDENTIFICACIÓN DE LOS PUNTOS VULNERABLES

La identificación de los puntos vulnerables de las estructuras físicas, los sistemas de protección del personal, los procesos u otras esferas que puedan dar lugar a sucesos que afecten a la protección marítima sirve para determinar las opciones posibles para eliminar o atenuar el riesgo que entrañan. Por ejemplo, el análisis puede revelar los puntos vulnerables en los sistemas de protección de una instalación portuaria o en las infraestructuras carentes de protección, tales como la red de suministro de agua, puentes, etc., que podrían eliminarse mediante medidas de carácter físico, como barreras permanentes, alarmas, equipo de vigilancia, etc.

a. En la identificación de los puntos vulnerables se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

1. Accesos por mar y tierra a la instalación portuaria y a los buques que estén atracados en ella;
2. Integridad estructural de los muelles, las instalaciones y las estructuras conexas;
3. Procedimientos y medidas de protección existentes, incluidos los sistemas de identificación;
4. Procedimientos y medidas de protección existentes relativos a la infraestructura y los servicios portuarios;

5. Medidas para proteger el equipo radioeléctrico y de telecomunicaciones, la infraestructura y los servicios portuarios, incluidos los sistemas y redes informáticas;
6. Zonas adyacentes que puedan utilizarse durante un ataque o para lanzarlo;
7. Acuerdos existentes con compañías privadas de seguridad que ofrezcan servicios de protección marítima en tierra y en las aguas del puerto;
8. Incompatibilidades entre los procedimientos y medidas de seguridad y los de protección;
9. Incompatibilidades entre las tareas asignadas en la instalación portuaria y las tareas de protección;
10. Limitaciones de personal o de ejecución;
11. Deficiencias detectadas al impartir la formación o durante los ejercicios; y
12. Deficiencias detectadas durante las operaciones diarias, después de un suceso o alerta, en los informes sobre aspectos de protección preocupantes, al ejercer las medidas de control o al realizar una auditoría, etc.

Plan de protección de la instalación portuaria

- a. La preparación del plan de protección de la instalación portuaria (PIIP) es responsabilidad del oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP). Aunque no es necesario que el OPIP lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto, siempre será en última instancia el responsable de que dichas tareas se realicen adecuadamente.



- b. El contenido de cada PPIP variará en función de las circunstancias especiales de las instalaciones portuarias a las que se aplique. En la evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) se habrán identificado las características especiales de esta y los posibles riesgos para su protección que han hecho necesario nombrar un OPIP y preparar un PPIP. Al preparar el PPIP, es preciso tener en cuenta estas características y otras consideraciones para protecciones locales o nacionales, a fin de tomar las medidas de protección necesarias para reducir al mínimo el riesgo de que haya un fallo de protección y las consecuencias de los posibles riesgos. Los estados contratantes pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de los planes de protección de las instalaciones portuarias.
- c. Todo PPIP debe:
1. Exponer detalladamente la organización de la protección de la instalación portuaria;
 2. Exponer detalladamente los enlaces de la organización con otras autoridades competentes y la configuración de los sistemas de comunicación necesarios para su funcionamiento eficaz, incluidos los buques que se hallen en el puerto;
 3. Exponer detalladamente las medidas básicas de protección, tanto física como operativa, que se han adoptado para el nivel 1;
 4. Exponer detalladamente las medidas adicionales que harán posible que la instalación portuaria pase sin demora al nivel 2, si es necesario al nivel 3;
 5. Prever revisiones o auditorías periódicas del PPIP, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias; y
 6. Exponer detalladamente los procedimientos de notificación a los pertinentes puntos de contacto de los gobiernos contratantes.
- d. La preparación de un PPIP eficaz se basa en una evaluación detenida de todos los aspectos relacionados con la protección de la instalación portuaria, que debe incluir, en particular, un análisis detallado de las características físicas y operativas de esa instalación.
- e. Todos los PPIP deben ser aprobados por el gobierno contratante bajo cuya jurisdicción esté la instalación portuaria. Estos deben elaborar procedi-
-

mientos para evaluar la eficacia de cada PPIP en todo momento, y pueden exigir que se enmiende el plan antes de su aprobación inicial o una vez que se haya aprobado. En el PPIP deben contemplarse medidas para conservar los registros de todo suceso o amenaza para la protección, así como de las revisiones y auditorías, la formación, los ejercicios y las prácticas, como prueba del cumplimiento de las prescripciones.

- f. Las medidas de protección incluidas en el PPIP deben estar implantadas dentro de un plazo razonable tras la aprobación del plan, y en éste debe indicarse en qué momento ha de implantarse cada medida. Si es probable que se produzca algún retraso en esa implantación, debe informarse de ello al gobierno contratante responsable de la aprobación del plan, a fin de acordar otras medidas de protección temporales satisfactorias que ofrezcan un nivel de protección equivalente en el ínterin.
- g. El uso de armas de fuego a bordo de los buques, o en sus proximidades, y en las instalaciones portuarias puede representar riesgos especiales e importantes para la seguridad, en particular con respecto a determinadas sustancias potencialmente peligrosas, y debe considerarse con sumo cuidado. En caso de que un gobierno contratante decida que es necesario contar con personal armado en esas zonas, ese gobierno contratante debe asegurarse de que dicho personal está debidamente autorizado y ha recibido la pertinente formación para utilizar sus armas, y es consciente de los riesgos específicos para la seguridad que existen en tales zonas. Si un gobierno contratante autoriza el uso de armas de fuego, debe dar directrices específicas de seguridad sobre su uso. El PPIP debe contener orientaciones específicas acerca de esta cuestión, especialmente con respecto a su aplicación a los buques que transporten mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas.

Organización y ejecución de las tareas de protección de la instalación portuaria

Además de las orientaciones que figuran en el código, el PPIP debe incluir los siguientes elementos, comunes a todos los niveles de protección:

1. La función y la estructura de la organización de la protección de la instalación portuaria;
2. Las tareas, responsabilidades y requisitos de formación de todo el personal de la instalación portuaria que tenga funciones de protección maríti-

- ma y las medidas de control del rendimiento necesarias para evaluar la eficacia de cada persona;
3. Los enlaces de la organización de protección de la instalación portuaria con otras autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección;
 4. Los sistemas de comunicaciones de los que se dispone para mantener unas comunicaciones continuas y eficaces entre el personal de protección de la instalación portuaria, los buques que se hallen en el puerto y, cuando proceda, las autoridades nacionales y locales con responsabilidades en la esfera de la protección;
 5. Los procedimientos y salvaguardas necesarios para que estas comunicaciones continuas estén garantizadas en todo momento;
 6. Los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico;
 7. Los procedimientos necesarios para evaluar la eficacia en todo momento: medidas, procedimientos y equipo de protección, incluidos los procedimientos para identificar y subsanar cualquier fallo o funcionamiento defectuoso del equipo;
 8. Los procedimientos para presentar y evaluar informes relativos a posibles fallos o aspectos de protección preocupantes;
 9. Los procedimientos relativos a la manipulación de la carga;
 10. Los procedimientos relativos a la entrega de las provisiones del buque;
 11. Los procedimientos para mantener, y actualizar, un inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas, y su ubicación en la instalación portuaria;
 12. Los medios para alertar a las patrullas marítimas y equipos de búsqueda especializados, incluidos los expertos en búsqueda de bombas y naves submarinas, y obtener sus servicios;
 13. Los procedimientos para ayudar a los oficiales de protección del buque a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se solicite; y
-

14. Los procedimientos para facilitar el permiso de tierra, del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.
 - a. El resto de esta sección se refiere específicamente a las medidas que pueden adoptarse para cada nivel de protección en relación con los siguientes aspectos:
 1. Acceso a la instalación portuaria;
 2. Zonas restringidas de la instalación portuaria;
 3. Manipulación de la carga;
 4. Entrega de las provisiones del buque;
 5. Equipajes no acompañados; y
 6. Vigilancia de la protección de la instalación portuaria.

ACCESO A LA INSTALACIÓN PORTUARIA

- a. El PPIP debe contener las medidas de protección aplicables a todos los medios de acceso a la instalación portuaria indicadas en el mismo.
- b. Para cada uno de ellos, el PPIP debe indicar los lugares en que se restringirá o prohibirá el acceso en cada nivel de protección.
- c. Para cada nivel de protección, el PPIP debe indicar los medios de identificación necesarios para acceder a la instalación portuaria y para que las personas permanezcan en ella sin ser interpeladas, lo que puede requerir el establecimiento de un sistema adecuado de identificación permanente o temporal para el personal de la instalación portuaria y los visitantes, respectivamente. Cualquier sistema de identificación que se implante en la instalación debe coordinarse, en la medida de lo posible, con el que se aplique en los buques que utilicen habitualmente la instalación portuaria. Los pasajeros deben poder demostrar su identidad mediante su tarjeta de embarco, billete, etc., pero no se les permitirá acceder a las zonas restringidas a menos que estén supervisados. El PPIP debe incluir disposiciones para que los sistemas de identificación se actualicen con regularidad, y para que los abusos sean objeto de una sanción disciplinaria.

- d. Se denegará el acceso a la instalación portuaria a las personas que no deseen, no puedan demostrar su identidad o confirmar el propósito de su visita cuando se les solicite, se notificará al OPIP y a las autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección que aquellos han intentado obtener acceso.
- e. El PPIP debe indicar los lugares en los que se realizarán los registros de personas, efectos personales y vehículos. Tales lugares deben estar cubiertos para poder funcionar de manera continua, independientemente de las condiciones meteorológicas, con la frecuencia especificada en el PPIP. Una vez que hayan sido sometidos a un registro, las personas, sus efectos personales y los vehículos deben ir directamente a las zonas restringidas de espera, embarco o carga de vehículos.
- f. El PPIP debe establecer zonas separadas para las personas que ya hayan pasado un control con sus efectos y aquellas que todavía no lo hayan hecho, y, si es posible, zonas separadas para el embarco y desembarco de pasajeros, a fin de que las personas sin registrar no puedan entrar en contacto con las que ya hayan sido registradas.
- g. El PPIP debe indicar la frecuencia con que se aplicarán los controles de acceso, y especialmente si será al azar, o de vez en cuando.

Oficial de protección de la instalación portuaria



- a. Se designará un oficial de protección de la instalación portuaria. Una misma persona podrá ser designada oficial de protección de más de una.
 - b. Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de protección de la instalación portuaria serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:
 1. Llevar a cabo una evaluación inicial completa de la instalación portuaria, tomando en consideración la oportuna evaluación de la protección de la misma;
 2. Garantizar la elaboración y el mantenimiento del plan de protección de la misma;
 3. Implantar el plan de protección de la instalación portuaria y realizar prácticas con él;
 4. Realizar periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que las medidas de protección siguen siendo adecuadas;
 5. Recomendar e incluir, según proceda, modificaciones en el plan de protección de la instalación portuaria a fin de subsanar deficiencias y actualizar el plan en función de los cambios que haya en la instalación portuaria;
 6. Acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia entre el personal de la instalación portuaria;
 7. Asegurarse de que se ha impartido la formación adecuada al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;
 8. Informar a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria y llevar un registro de los mismos;
 9. Coordinar la implantación del plan de protección de la instalación portuaria con los pertinentes oficiales de protección de los buques y oficiales de las compañías para la protección marítima;
 10. Coordinarse con los servicios de protección necesarios;
 11. Asegurarse de que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;
-

12. Garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay; y
 13. Ayudar a los oficiales de protección de los buques a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se les pida.
- c. El oficial de protección de la instalación portuaria deberá recibir el apoyo necesario para desempeñar las tareas y responsabilidades que se le imponen en el capítulo XI-2 y en la presente parte del Código.

Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de las instalaciones portuarias



- a. El oficial de protección de la instalación portuaria y el personal de protección de la instalación portuaria competente, deberán tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.
 - b. El personal de la instalación portuaria que cumpla tareas específicas de protección deberá conocer sus funciones y responsabilidades en la esfera de la protección de la instalación portuaria, según figuren en el plan de protección de la instalación portuaria, y deberá tener conocimientos y capacidad suficiente para desempeñar las tareas que se le asignen, tomando en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.
 - c. Para garantizar la implantación eficaz del plan de protección de la instalación portuaria, se llevarán a cabo ejercicios a intervalos adecuados, teniendo en cuenta el tipo de operaciones de la instalación portuaria, los cambios en el personal, el tipo de buque al que presta servicio y otras circunstancias del caso, así como las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.
-

- d. El oficial de protección de la instalación portuaria garantizará la coordinación e implantación eficaces del plan de protección de la instalación portuaria mediante su participación en prácticas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

Autoridades designadas

Los gobiernos contratantes podrán nombrar a una autoridad designada, dentro del propio Gobierno, para que desempeñe sus funciones de protección en relación con las instalaciones portuarias, indicadas en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código.

ORGANIZACIÓN DE PROTECCIÓN RECONOCIDA

Los gobiernos contratantes podrán autorizar a una organización de protección reconocida (OPR) para que realice ciertas actividades relacionadas con la protección, entre las que se incluyen las siguientes:



1. La aprobación de los planes de protección de los buques, o de enmiendas a estos planes, en nombre de la administración;
 2. La verificación y certificación de que el buque cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, en nombre de la administración; y
 3. La realización de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias exigidas por el gobierno contratante.
-

Una OPR podrá también asesorar a las compañías o instalaciones portuarias en materia de protección, incluidas las evaluaciones de la protección de los buques, los planes de protección de los buques, las evaluaciones y los planes de protección de las instalaciones portuarias. Esto puede incluir la realización de la evaluación o el plan de protección de un buque, la evaluación o el plan de protección de una instalación portuaria. Si una OPR ha realizado la evaluación o el plan de protección de un buque, no deberá autorizarse a esa OPR a aprobar el plan de protección de ese buque.

Cuando den autorización a una OPR, los gobiernos contratantes tendrán en cuenta la competencia de tal organización. Una OPR debe poder demostrar lo siguiente:

1. Un conocimiento especializado de los aspectos de protección pertinentes;
2. Un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y los puertos, que incluirá un conocimiento del proyecto y su construcción; si ofrece servicios a los buques. Del proyecto y la construcción de puertos, si ofrece servicios a las instalaciones portuarias;
3. Su capacidad para evaluar los riesgos más comunes en relación con la protección de las operaciones de los buques y las instalaciones portuarias, incluida la interfaz buque-puerto, y la forma de reducirlas al mínimo;
4. Su capacidad para actualizar y perfeccionar los conocimientos especializados de su personal;
5. Su capacidad para controlar que su personal sea en todo momento de confianza;
6. Su capacidad para mantener las medidas apropiadas para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección, o el acceso no autorizado al mismo;
7. Su conocimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente código, así como de la legislación nacional e internacional pertinente y de las prescripciones sobre protección;
8. Su conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

LA NUEVA DINÁMICA PORTUARIA INTERNACIONAL

9. Sus conocimientos sobre el reconocimiento y la detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
10. Sus conocimientos sobre el reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
11. Su conocimiento de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección; y
12. Su conocimiento de los equipos, sistemas de protección y vigilancia, y de sus limitaciones operacionales. Al delegar tareas específicas en una OPR, los gobiernos contratantes, incluidas las Administraciones, se asegurarán de que la OPR cuenta con la capacidad necesaria para realizar la tarea.

Una organización reconocida, que cumpla lo prescrito, puede ser designada OPR si posee los conocimientos pertinentes en materia de protección indicados y especificados en el presente código.

Podrá designarse como OPR a un puerto, a una autoridad portuaria o al explotador de una instalación portuaria si poseen los conocimientos pertinentes en materia de protección.

DETERMINACIÓN DEL NIVEL DE PROTECCIÓN

CODIGO PBIP	Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria
	
<ul style="list-style-type: none">• Identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger.• Identificación de las posibles amenazas y el orden de prioridad de las mismas.• Identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas para contrarrestar las amenazas.• Identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.	<p>Fuente: SOLAS/CONF.5/34 17Diciembre2002</p> <p>Foto: Skyscrapercity.com/Miami-USA</p> <p>lmeridag@gmail.com</p>

- a. Al determinar el nivel de protección, los gobiernos contratantes deben tener en cuenta la información, tanto general como específica, sobre las amenazas; deben determinar cuál es el nivel de protección aplicable a sus buques e instalaciones portuarias con arreglo a la siguiente escala de tres niveles:

El nivel de protección 3 solo se establecerá como medida excepcional si hay información creíble de que es probable o inminente un suceso que afecte a la protección, solo se mantendrá el tiempo que dure la amenaza identificada o el suceso real que afecte a la protección marítima. Aunque el nivel de protección puede pasar del nivel 1 al nivel 2 y, de ahí, al 3, también cabe la posibilidad de que el nivel de protección pase directamente del 1 al 3.

- b. En todo momento, el capitán del buque es el responsable máximo de la seguridad y la protección del buque. Incluso en el nivel de protección 3, un capitán puede pedir que se aclaren o modifiquen las instrucciones impartidas por los responsables de hacer frente a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste, si tiene motivos para pensar que el cumplimiento de tales instrucciones puede poner en peligro la seguridad del buque.
- c. El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) o el oficial de protección del buque (OPB) deben ponerse en contacto lo antes posible con el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) responsable de la instalación portuaria que el buque tenga previsto utilizar para determinar el nivel de protección aplicable a ese buque en la instalación portuaria.

Una vez establecido el contacto con un buque, el OPIP notificará a éste cualquier cambio posterior en el nivel de protección de la instalación portuaria, y le facilitará toda la información sobre protección pertinente.

- d. Aunque puede haber circunstancias en las que un buque funcione a un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria que esté utilizando, no debe darse nunca el caso de que un buque tenga un nivel de protección inferior al de la instalación portuaria que esté utilizando.

Si un buque tiene un nivel de protección superior al de la instalación portuaria que desea utilizar, el OCPM o el OPB lo notificarán sin demora al OPIP. El OPIP llevará a cabo una evaluación del caso concreto, en colabo-

ración con el OCPM o el OPB, y llegará a un acuerdo con el buque sobre las medidas de protección adecuadas, entre las que puede figurar el cumplimiento y firmar una declaración de protección marítima.

Documentos de identidad

Se recomienda a los gobiernos contratantes que expidan documentos de identidad adecuados a los funcionarios que tengan derecho a subir a bordo de los buques o a entrar en las instalaciones portuarias en el desempeño de sus funciones y a que habiliten procedimientos para verificar la autenticidad de tales documentos.

Plataformas fijas, flotantes y unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas

Los gobiernos contratantes deben examinar la posibilidad de establecer medidas de protección adecuadas para las plataformas fijas y flotantes y las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas, a fin de hacer posible que interactúen con los buques que deben cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código.

Buques que no tiene que cumplir la parte A del presente Código

Los gobiernos contratantes deben examinar la posibilidad de establecer medidas de protección adecuadas para incrementar la protección de los buques a los que no se aplica el capítulo XI-2 ni la parte A del presente Código, y para garantizar que toda disposición sobre protección aplicable a tales buques permite la interacción de éstos con los buques a los que se aplica la parte A del Código.

Acuerdos alternativos sobre protección

Al determinar cómo implantar el capítulo XI-2 y la parte A del presente Código, los gobiernos contratantes podrán firmar uno o varios acuerdos con uno o varios gobiernos contratantes. El ámbito de aplicación de un acuerdo estará limitado a viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas en el territorio de las partes en el acuerdo. Al firmar un acuerdo, y posteriormente, los gobiernos contratantes deben celebrar consultas con otros y administraciones que tengan interés en el acuerdo.

Los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no sea parte en el acuerdo solo podrán navegar en las rutas fijas cubiertas por el acuerdo si su administración admite que el buque debe cumplir las disposiciones del acuerdo y le exige que lo haga. Estos acuerdos no deben en ningún caso comprometer el nivel de protección de otros buques e instalaciones portuarias que no estén cubiertos por el acuerdo en cuestión, y, en concreto, ningún buque cubierto por un acuerdo de este tipo podrá realizar actividades de buque a buque con buques que no estén cubiertos por ese acuerdo. Toda operación de interfaz realizada por los buques a los que se aplique el acuerdo debe estar cubierta por éste. Se supervisará continuamente el funcionamiento de cada acuerdo, que se modificará en función de las circunstancias y que, en todo caso, se revisará cada cinco años.

Control de los buques en puerto

Cuando el incumplimiento consista en un aparato defectuoso o documentación incorrecta que lleve a la detención del buque, y el incumplimiento no pueda subsanarse en el puerto en que se efectúe la inspección, el gobierno contratante puede permitir que el buque se dirija hacia otro puerto, siempre que se satisfaga toda condición acordada entre los estados rectores de los puertos y la administración o el capitán.

Buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante

En la regla se indica la información que los gobiernos contratantes pueden pedir al buque como condición para su entrada en puerto. Uno de los datos que se pueden pedir es la confirmación de cualquier medida especial o adicional que haya adoptado el buque en las últimas 10 instalaciones portuarias que haya visitado. Entre los posibles ejemplos se incluyen los siguientes:

1. Los registros de las medidas adoptadas al visitar una instalación portuaria situada en el territorio de un Estado que no sea un gobierno contratante, especialmente de las medidas que normalmente habría adoptado una instalación portuaria situada en el territorio de un Gobierno Contratante; y
2. Las declaraciones de protección marítima firmadas con instalaciones portuarias o con otros buques.

Otro dato que se indica como posible condición para la entrada a puerto es la confirmación de que se observaron los procedimientos de protección del

buque apropiados en las actividades de buque a buque realizadas en las últimas 10 instalaciones portuarias visitadas. Normalmente no será necesario incluir constancia de los movimientos de prácticos, funcionarios de aduanas e inmigración y oficiales de protección, ni de las operaciones de toma de combustible, alijo, embarco de provisiones y descarga de desechos por el buque dentro de las instalaciones portuarias, puesto que estos aspectos formarán parte, habitualmente, del plan de protección de la instalación portuaria.

A continuación figuran otros ejemplos de información práctica relacionada con la protección que puede solicitarse como condición para la entrada en un puerto, a fin de contribuir a garantizar la seguridad y la protección de las personas, las instalaciones portuarias, los buques y otros bienes:

1. Información recogida en el registro sinóptico continuo;
2. Ubicación del buque en el momento de efectuar la notificación;
3. Hora prevista de llegada del buque al puerto;
4. Lista de tripulantes;
5. Descripción general de la carga a bordo del buque;
6. Lista de pasajeros; e
7. Información que ha de llevarse en virtud de las reglas que estipula el código.

Disposiciones adicionales

- a. En todos los casos en que se deniegue la entrada a puerto a un buque o se expulse a un buque de uno, se deben comunicar todos los hechos conocidos a las autoridades de los Estados interesados. Esta comunicación incluirá la siguiente información, si se conoce:
 1. Nombre del buque, pabellón, número de identificación, distintivo de llamada, tipo de buque y carga;
 2. Motivo de la denegación de la entrada al puerto o a las zonas portuarias, o de la expulsión de éstos;
 3. Si procede, la naturaleza de cualquier incumplimiento relacionado con la protección;
 4. Si procede, pormenores de cualquier intento de rectificación de un incumplimiento, incluidas las condiciones impuestas al buque para efectuar el viaje;

5. Último o últimos puertos de escala y próximo puerto de escala declarado;
 6. Hora de salida y hora probable de llegada a esos puertos;
 7. Cualquier instrucción que se haya dado al buque, por ejemplo, sobre notificación durante el viaje;
 8. Información disponible sobre el nivel de protección en el que opera el buque en ese momento;
 9. Información relativa a cualquier comunicación que el Estado rector del puerto haya mantenido con la administración;
 10. Punto de contacto del Estado rector del puerto que efectúe la notificación, a los efectos de obtener más información;
 11. Lista de tripulantes; y
 12. Toda otra información pertinente.
- b. Es probable que se solicite una DPM en los niveles de protección altos, cuando el buque tenga un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria, u otro buque con el que realice una operación de interfaz, y para la interfaz buque-puerto o las actividades de buque a buque que entrañen mayor riesgo para las personas, los bienes o el medioambiente, por razones propias de la nave de que se trate, incluidos sus pasajeros, carga o por las circunstancias que se den en la instalación portuaria, o por una combinación de estos factores.
- c. En el caso de que un buque o una administración, en representación de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, soliciten una DPM, el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP), inclusive el oficial de protección del buque (OPB) deben acusar recibo de la solicitud y examinar las medidas de protección oportunas.
- d. Un OPIP puede solicitar también una DPM antes de que se realicen operaciones de interfaz buque-puerto cuyo interés especial se haya mencionado expresamente en la evaluación de la protección de la instalación portuaria. Como ejemplos cabe citar el embarco o desembarco de pasajeros y el transbordo, carga o descarga de mercancías peligrosas (o sustancias potencialmente peligrosas). En la evaluación de la protección de la instalación portuaria pueden identificarse asimismo algunas situadas en zonas densamente pobladas, en sus alrededores donde realizan operaciones importantes desde el punto de vista económico, que justifiquen una DPM.
-

- e. El objetivo principal de la DPM es garantizar que el buque y la instalación portuaria, u otros buques con los que se realice operaciones de interfaz, lleguen a un acuerdo sobre las medidas de protección que cada uno de ellos va a adoptar; de conformidad con las disposiciones de sus respectivos planes de protección aprobados.
- f. En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer los puntos de control en los que podrán aplicarse las siguientes medidas:
 - 1. Delimitar las zonas restringidas mediante vallas u otras barreras que el gobierno contratante debe aprobar;
 - 2. Comprobar la identidad de todas las personas que deseen entrar en la instalación portuaria para acceder a un buque, incluidos los pasajeros, el personal de trabajo y los visitantes. Confirmar los motivos que tienen para hacerlo, mediante la comprobación, por ejemplo, de las instrucciones de embarco, los billetes de los pasajeros, las tarjetas de embarco, las órdenes de trabajo, etc.;
 - 3. Controlar los vehículos utilizados por quienes deseen entrar en la instalación portuaria para acceder a un buque;
 - 4. Verificar la identidad del personal de la instalación portuaria, así como de sus vehículos;
 - 5. Limitar el acceso para excluir a las personas que no trabajen para la instalación portuaria o dentro de ella;
 - 6. Registrar a las personas, sus efectos personales, los vehículos y el contenido de éstos; y
 - 7. Identificar todo punto de acceso que no se utilice regularmente y que convendría cerrar de forma permanente.
- g. En el nivel de protección 1, todas las personas que deseen entrar en la instalación portuaria podrán ser sometidas a un registro. La frecuencia de tales registros, incluso de los que se efectúen al azar, quedará especificada en el PPIP aprobado, y el gobierno contratante debe aprobarla expresamente. A menos que haya motivos fundados para hacerlo, relacionados con la protección, no se debe pedir a los miembros del personal del buque que registren a sus compañeros de trabajo o sus efectos personales. Todo registro de este tipo se llevará a cabo de manera tal que se respeten plenamente los derechos humanos y la dignidad de la persona.

Equipajes no acompañados

El PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables para asegurarse de que los equipajes no acompañados (es decir, todo equipaje, incluidos los efectos personales, que no estén con el pasajero o el miembro del personal del buque en el lugar de la inspección) se identifican y se someten a un examen adecuado, que puede incluir un registro, antes de autorizar su entrada en la instalación portuaria y, en función de cómo esté organizado el almacenamiento, antes de su traslado de la instalación al buque. No se prevé que tanto la instalación portuaria como el buque tengan que examinar estos equipajes, y en los casos en que ambos cuenten con el equipo adecuado, la instalación portuaria debe ser la responsable de examinarlos. Es esencial colaborar estrechamente con el buque y hay que tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los equipajes no acompañados después de su examen.

Nivel de protección 1



En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a los equipajes no acompañados para garantizar que hasta el 100% de ellos se sometan a un examen o registro, lo que puede incluir la utilización de equipo de rayos X.

Nivel de protección 2

En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a los equipajes no acompañados, los cuales deben prever que se someta a un examen con equipo de rayos X; el 100% de los equipajes.

Nivel de protección 3

En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste.

El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

1. Someter los equipajes a un examen más extenso, por ejemplo, viéndolos por rayos X desde al menos dos ángulos distintos;
2. preparar la restricción o suspensión del tratamiento de equipajes no acompañados; y
3. negarse a aceptar la entrada de equipajes no acompañados en la instalación portuaria.

AUDITORÍAS, REVISIONES Y ENMIENDAS

En el PPIP se debe indicar el método de auditoría que tiene previsto utilizar el OPIP para verificar que el plan sigue siendo eficaz y el procedimiento que habrá de seguirse para la revisión, actualización o enmienda del plan.

- a. El PPIP debe revisarse a discreción del OPIP. Además, debe revisarse en los casos siguientes:
 1. Si se modifica la evaluación de la instalación portuaria.
 2. Si una auditoría independiente del PPIP o las pruebas que realice el gobierno contratante de la organización de la protección de la instalación portuaria ponen de manifiesto fallos organizativos o plantean la duda de que ciertos elementos importantes del PPIP aprobado sigan siendo válidos.


3. Después de haberse producido un suceso que afecte a la protección marítima o una amenaza para ésta relacionados con la instalación portuaria.
 4. Cuando se produzca un cambio en la propiedad de la instalación portuaria o en el control de su explotación.
- b. El OPIP puede recomendar las enmiendas oportunas al plan aprobado tras una revisión de éste. Se deben presentar al gobierno contratante que aprobó inicialmente el plan, para su examen y aprobación, las enmiendas al PPIP que supongan:
1. Cambios que puedan alterar fundamentalmente el enfoque adoptado para mantener la protección de la instalación portuaria.
 2. La eliminación, alteración o sustitución de barreras permanentes, equipo y sistemas de protección y vigilancia u otros elementos que se consideraban anteriormente esenciales para garantizar la protección de la instalación portuaria. El gobierno contratante, o quien dé la aprobación en su nombre, podrá aprobar las enmiendas propuestas, con o sin cambios. Al aprobarse el PPIP, el gobierno contratante debe indicar los cambios físicos o de procedimiento que requerirán para su aprobación.

Aprobación de los planes de protección de las instalaciones portuarias

Los PPIP tienen que ser aprobados por el gobierno contratante correspondiente, que debe establecer los procedimientos oportunos para:

1. La presentación de los PPIP al Gobierno;
2. El examen de los PPIP;
3. La aprobación de los PPIP, con o sin enmiendas;
4. El examen de las enmiendas que se presenten después de la aprobación; y
5. La inspección o la auditoría que permita verificar que el PPIP aprobado sigue siendo válido.

En todas las etapas se deben tomar las medidas oportunas para garantizar la confidencialidad del contenido de un PPIP.



CODIGO PBIP
DECLARACION DE CUMPLIMIENTO DE LA INSTALACION PORTUARIA

Nº de la declaración: 53/04.....

Expedida en virtud de las disposiciones del

**CODIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION DE LOS BUQUES Y DE LAS
INSTALACIONES PORTUARIAS (CODIGO PBIP)**

El Gobierno de la

REPUBLICA ARGENTINA

Nombre de la instalación: PUERTO DE USHUAIA

Dirección de la instalación: Puerto Ushuaia.....


CERTIFICA que se ha efectuado la verificación del cumplimiento del capítulo XI-2 y de la parte A del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y que esta instalación portuaria observa el plan de protección de la instalación portuaria aprobado. Este plan ha sido aprobado para la siguiente operación.

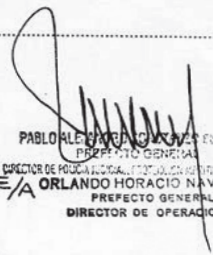
Buques: Pasajeros - Pesquero - Portacontenedores.....

La presente declaración de cumplimiento es válida hasta: 30 de octubre de 2009
A reserva de las pertinentes verificaciones (indicadas al dorso)

Expedida en : La Ciudad Autónoma de Buenos Aires.....

Fecha de expedición: 30 de octubre de 2004.....




PABLO ALEJO
PREFECTO GENERAL
DIRECTOR DE POLICIA LOCAL, COMANDO EN JEFE Y FUERZA
E/A ORLANDO HORACIO NAVARRET
PREFECTO GENERAL
DIRECTOR DE OPERACIONES

Declaración de cumplimiento de una instalación portuaria

El gobierno contratante en cuyo territorio se encuentre una instalación portuaria puede expedir una declaración de cumplimiento de la instalación portuaria (DCIP) en la que se indique:

1. De que se trata la instalación portuaria
2. Si cumple lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del código;
3. El periodo de validez de la DCIP, el cual deben especificarlo los gobiernos contratantes, pero que no exceda de cinco años; y
4. las disposiciones de las verificaciones subsiguientes establecidas por el gobierno contratante y una confirmación cuando estas se lleven a cabo.

La declaración de cumplimiento de una instalación portuaria debe ajustarse al modelo que figura en el apéndice de la presente parte del código. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el gobierno contratante también puede incluir una traducción a uno de esos idiomas, si lo estima oportuno.

Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de las instalaciones portuarias

- a. El oficial de protección de la instalación portuaria debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos, según proceda:
 1. Administración de la protección marítima.
 2. Convenios, códigos y recomendaciones internacionales pertinentes.
 3. Legislación y normativa gubernamental pertinente.
 4. Responsabilidades y funciones de otras organizaciones de protección.
 5. Metodología de la evaluación de la protección de la instalación portuaria.
 6. Métodos de reconocimiento e inspección de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.
 7. Operaciones y condiciones del buque y del puerto.
 8. Medidas de protección del buque y de la instalación portuaria.
 9. Preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias.

10. Técnicas pedagógicas para la formación y la instrucción en protección marítima, incluidas las medidas y procedimientos de protección.
 11. Tramitación de la información confidencial sobre protección y encauzamiento de las comunicaciones sobre protección.
 12. Conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección.
 13. Reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos.
 14. Reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección.
 15. Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.
 16. Equipo y sistemas de protección, y sus limitaciones operacionales.
 17. Métodos de auditoría, inspección, control y observación.
 18. Métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras.
 19. Ejercicios y prácticas de protección, incluidos los ejercicios y prácticas coordinados con los buques.
 20. Evaluación de los ejercicios y prácticas de protección.
- b. Todo el personal de la instalación portuaria que tenga asignadas tareas específicas de protección debe tener los conocimientos necesarios; recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos, según proceda:
1. Conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección.
 2. Reconocimiento y detección de armas y otras sustancias o dispositivos peligrosos.
 3. Reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección.
 4. Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.
 5. Técnicas de gestión y control de multitudes.
 6. Comunicaciones relacionadas con la protección.

7. Funcionamiento del equipo y los sistemas de protección.
 8. Prueba, calibrado y mantenimiento del equipo y los sistemas de protección;
 9. Técnicas de inspección, control y observación.
 10. Métodos para efectuar registros físicos de las personas, los efectos personales, los equipajes, la carga y las provisiones del buque.
- c. El resto del personal de la instalación portuaria debe tener suficiente conocimiento de las disposiciones pertinentes del PPIP y estar familiarizado con ellas, respecto de todos o algunos de los siguientes aspectos, según proceda:
1. Significado de cada uno de los niveles de protección y exigencias consiguientes.
 2. Reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos.
 3. Reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección.
 4. Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.

EJERCICIOS Y PRÁCTICAS

La finalidad de los ejercicios y prácticas es verificar que el personal de la instalación portuaria domina todas las tareas de protección que se le han asignado en todos los niveles de protección, e identificar cualquier deficiencia de protección que sea preciso subsanar.

- a. Con objeto de garantizar la aplicación eficaz de las disposiciones del plan de protección de la instalación portuaria, deben realizarse ejercicios como mínimo cada tres meses, a menos que las circunstancias exijan otra cosa. En estos ejercicios deben someterse a prueba distintos elementos del plan, tales como las amenazas para la protección descritas en el código.
- b. Como mínimo una vez al año, pero sin que transcurran entre unas y otras más de 18 meses, deben efectuarse diversos tipos de prácticas, en las que podrán participar los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, junto con las autoridades pertinentes de los Gobiernos Contratantes, los oficiales de las compañías para la protección marítima y los oficiales



de protección de los buques, si están disponibles. Las solicitudes para la participación de los oficiales de las compañías para la protección marítima o de los oficiales de protección de los buques en prácticas conjuntas se cursarán teniendo en cuenta sus repercusiones para la protección y el funcionamiento de los buques. En dichas prácticas deben someterse a prueba las comunicaciones, la coordinación, la disponibilidad de recursos y la forma de hacer frente a un suceso. Las prácticas pueden:

1. Hacerse a escala natural o en vivo.
2. Consistir en una simulación teórica o un seminario.
3. Combinarse con otras prácticas que se realicen, como por ejemplo las de respuesta.

Protección de seguridad – dragado – alumbrado – limpieza- prevención y control de emergencias

Establecer los lineamientos y el alcance del servicio de protección y seguridad en las áreas comunes de las zonas portuarias frente a las amenazas y los riesgos de sucesos que puedan afectar la protección y la seguridad portuaria.

Este servicio portuario general, establece un sistema de protección y seguridad portuario en las áreas comunes de las zonas portuarias, basado en medidas y procedimientos que permitan prevenir amenazas, ilícitos y actividades portuarias que pongan en riesgo la salud de las personas y el medioambiente; este sistema incluye entre otras medidas, el monitoreo de las actividades portuarias mediante sistemas de circuito cerrado de televisión (CCTV), establecimiento de sistemas de comunicaciones con las unidades a flote y con los usuarios, y el patrullaje portuario como medida disuasiva y de alarma temprana. En caso que el sistema detecte una probable actividad ilícita, ésta información será canalizada inmediatamente por el medio telemático más

rápido a las autoridades competentes, a fin de que estas puedan tomar las acciones correspondientes del caso; en caso de detectarse una actividad portuaria que ponga en riesgo la salud de las personas y el medio ambiente, la Autoridad Portuaria competente dispondrá se tomen las medidas correctivas del caso, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.



La protección y la seguridad portuaria implican el cumplimiento de las reglas contenidas en los convenios internacionales del cual el Perú es signatario, así como de las normas nacionales establecidas para tal fin.

Este servicio portuario general es prestado por la autoridad portuaria competente, pudiendo establecerse convenios de colaboración con otras autoridades involucradas en la lucha contra el tráfico de ilícitos.

La Autoridad Portuaria competente contará con los recursos humanos y materiales para la prestación de este servicio portuario general.

El alcance de este servicio portuario general es aplicable:

- a. En las áreas comunes de las zonas portuarias.
- b. En las naves comerciales y buques pesqueros de bandera extranjera que se encuentren en las áreas comunes de las zonas portuarias.
- c. A las embarcaciones menores que efectúan servicios portuarios.
- d. Las personas naturales y jurídicas que por la naturaleza de su trabajo ingresen a las áreas comunes de las zonas portuarias y que tengan relación con las actividades portuarias, así como los visitantes a los mismos.

Medidas del sistema de protección y seguridad

Sistema de protección y seguridad.

El sistema contará con personal debidamente capacitado, calificado y suficiente así como con infraestructura y equipos en correspondencia con los requerimientos de protección y seguridad de cada puerto.

La autoridad portuaria competente designará un funcionario responsable del servicio, el mismo que actuará como enlace con las instalaciones portuarias establecidas en el puerto, a fin de evitar duplicidad de funciones.

La autoridad portuaria competente supervisará el cumplimiento de los procedimientos de identificación positiva en las áreas comunes de la zona portuaria.

Visitas

Las visitas a las áreas comunes de la zona portuaria serán reguladas por la autoridad portuaria competente. No obstante las referidas visitas estarán sujetas a limitaciones que por razones de orden público y seguridad.

La autorización de visita a las naves cuando se encuentren fondeadas en el puerto será otorgada por la autoridad portuaria competente a requerimiento del capitán de la nave.

Control en áreas restringidas.

La autoridad portuaria competente autorizará según sea el caso, el ingreso de personas o embarcaciones, así como de cualquier material a las áreas restringidas de las zonas comunes.

DRAGADO



- a. Este servicio de dragado en las áreas comunes se efectuará para:
1. Dragado de mantenimiento: consiste en la extracción los sedimentos de los fondos acuáticos, para mantener los canales, fondeaderos o construcciones, entre otros, dentro de las profundidades establecidas en la zona portuaria.
 2. Dragado de limpieza: consiste en el retiro de materiales contaminados específicos, para proteger la salud del hombre y el ambiente.

Para prestar los servicios de dragado de mantenimiento o limpieza se deberá elaborar un informe ambiental (IA). Dicho informe ambiental deberá contener como mínimo:

Introducción

- Base legal.
- Memoria descriptiva de los trabajos.
- Área de depósito.
- Impactos ambientales en la zona de dragado y en la zona de vertimiento.
- Identificar la necesidad de tratamiento previo a la disposición final.
- Plan de dragado.
- Volúmenes y tipo de sedimentos a dragar.
- Monitoreos a realizar.

La autoridad portuaria competente supervisará que el dragado se realice de conformidad con el plan de dragado.

Los elementos de señalización para el dragado se encuentran regulados por la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros (IALA), así como sus enmiendas.

La empresa contratada para las operaciones de dragado deberá contar con póliza de seguro para reparar los daños que cause a terceros por dragados excesivos o inadecuados.

El material de dragado deberá ser transportado y depositado en los lugares de vertimiento aprobados por la autoridad competente, cumpliendo con lo establecido en el plan de dragado.

Se efectuará la disposición final adecuada de los residuos flotantes que surjan a partir de las obras de dragado.

ALUMBRADO



- a. Establecer lineamientos para implementar y mantener el servicio de alumbrado en las áreas comunes de las zonas portuarias, en las condiciones adecuadas de seguridad para el tránsito.
- b. El sistema de alumbrado en las áreas comunes de las zonas portuarias deberá estar diseñado acorde a las características técnicas relacionadas a las actividades que se efectúen en dichas áreas.

En las áreas comunes de las zonas portuarias la iluminación será natural, la que deberá complementarse con una iluminación artificial cuando la primera, por sí sola, no garantice las condiciones de visibilidad adecuadas.

LIMPIEZA

- a. Establecer los lineamientos para mantener limpias las áreas comunes de la zona portuaria, recolectando la basura de las naves y desechos sólidos flotantes de manera rutinaria, tomando como referencia lo normado en el “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques” (MARPOL 73/78) y sus enmiendas, así como lo establecido en las normativas nacionales según corresponda.
- b. La recolección de basura y desechos deberá efectuarse en recipientes herméticos, serán transportados en embarcaciones o vehículos, debiendo cumplir con todas las medidas para su entrega en la disposición final o tratamiento de conformidad a las normativas internacionales y nacionales.

PREVENCIÓN Y CONTROL DE EMERGENCIAS

Establecer un sistema para la prevención y el control de emergencias en las áreas comunes de las zonas portuarias, así como los procedimientos para su mitigación, combate y control.

Sistema de prevención y control de emergencias:

Este sistema permite identificar los peligros que podrían producirse en las áreas comunes de las zonas portuarias, basados en una evaluación de riesgos que permitirá a la autoridad portuaria competente desarrollar un plan de emergencia del puerto.

Este sistema incluye los medios para responder a las emergencias que se puedan presentar en los puertos, los mismos que pueden ser públicos y/o privados.

El requerimiento de los medios para el combate de una emergencia será a través de la autoridad portuaria competente o cuando esta, previa evaluación del riesgo, lo disponga.

Los gastos que irroguen el uso de los medios para combatir las emergencias serán asumidos por el elemento causante de la emergencia.

Tipos de emergencias

Los tipos de emergencia que pueden presentarse son los siguientes:

- Incendios.
- Explosiones.
- Derrame, contaminación.
- Abordajes, vías de agua, varaduras y hundimientos.
- Fallos en el sistema de propulsión o gobierno.
- Personas atrapadas. Atenciones médicas y humanitarias.

Evaluación de riesgos y plan de emergencia del puerto

La autoridad portuaria competente elaborará una “Evaluación de Riesgos” en función a las emergencias que pudieran presentarse en las áreas comunes de las zonas portuarias de su jurisdicción.

La autoridad portuaria competente elaborará un plan de emergencia del puerto donde estarán contenidas todas las contingencias con sus respectivos planes, orientados a mitigar, combatir y controlar las emergencias que pudieran presentarse en las áreas comunes de las zonas portuarias de su jurisdicción, estableciendo asimismo en el mencionado plan, un Sistema de Comando de Incidentes (SCI).

Cuando la Autoridad Portuaria nacional observe que se ha producido una emergencia no prevista en el plan de emergencia emitirá las directrices e instrucciones para que se adopten medidas excepcionales de acción inmediata; asimismo, dispondrá que se incluyan las previsiones correspondientes en el plan para su aplicación ulterior.

Planes de emergencia de las instalaciones portuarias

Los planes de emergencia de las instalaciones portuarias de la jurisdicción de cada puerto, deberán ser elaborados tomando en consideración el Plan de Emergencia del puerto establecido por la Autoridad Portuaria competente.

Lineamientos básicos para la elaboración del plan de emergencia del puerto

El Plan de Emergencia del Puerto deberá contener previsiones para la cobertura de las emergencias que puedan originarse en las naves que se encuentren en las áreas comunes de las zonas portuarias.

El Plan de Emergencia del Puerto se elaborará en base al concepto, que es posible controlar cualquier emergencia con mayor eficacia, cuanto más rápida sea la respuesta con los medios adecuados.

El Plan de Emergencia del Puerto deberá contener como mínimo:

Previsiones para garantizar el control de los movimientos de las naves en el puerto según la naturaleza de la misma y el lugar donde ocurra, asimismo el registro de los servicios de apoyo disponibles en el puerto, junto con los detalles de contacto pertinentes.

El establecimiento de prohibiciones de entrada de naves al puerto, a la zona siniestrada y zonas próximas; asimismo, el orden de salida de aquellas naves que comprometan o dificulten el desarrollo de las operaciones de control.

Adicionalmente, el plan preverá la necesidad, en determinadas circunstancias, de fondear o varar una nave y el lugar más apto para ello.

Previsiones para la utilización inmediata de remolcadores con equipos contra incendio y de otras embarcaciones que puedan intervenir en facilitar la salida de las naves siniestradas de la zona de peligro, para fondear en una zona de seguridad, así como en el rescate, salvamento y evacuación de personas en peligro o víctimas de la emergencia.

Establecerá la participación de las empresas que prestan servicios portuarios, con los remolcadores y/o las embarcaciones menores que puedan intervenir en facilitar la salida de la nave en emergencia de la zona de peligro, derivándolos hacia una zona de seguridad designada.

El listado actualizado de todos los medios con que cuentan las organizaciones públicas y privadas para el combate de las emergencias, esto incluye al personal de estas organizaciones.

De las responsabilidades

La responsabilidad de la prevención y control de las emergencias que se presenten a bordo de las naves en las áreas comunes de las zonas portuarias recaerá en el capitán de la nave, quien actuará de acuerdo al plan de emergencia de la misma.

El capitán de la nave informará de inmediato a la autoridad portuaria competente sobre la emergencia y el desarrollo de las acciones tomadas, a fin que esta autoridad pueda determinar la necesidad de declarar una “emergencia” en el área común de la zona portuaria y tomar las medidas pertinentes.

El capitán de la nave, donde se haya declarado una emergencia, deberá iniciar las acciones necesarias para mitigar, combatir y controlar el receso con sus propios medios, en caso sus capacidades operacionales se vean superadas por la contingencia, tiene la obligación de adoptar los procedimientos que tenga establecidos para solicitar el apoyo externo necesario por la vía más rápida posible.

La autoridad portuaria competente al haber tomado conocimiento de la emergencia en al área común de la zona portuaria coordinará y monitoreará las operaciones de mitigación, combate y control de la emergencia.

Cuando las capacidades de mitigación y/o control por parte de la nave hayan sido superadas por la emergencia, la autoridad portuaria accionará el

plan de emergencia correspondiente, estableciendo el Sistema de Comando de Incidentes (SCI) y designando a un responsable para la supervisión de las operaciones establecidas en el plan de emergencia que conlleven a superar la misma. El capitán de la nave deberá prestar todo el apoyo posible, incluso podrá nominar y establecer la presencia de peritos para una evaluación de la situación presentada.

Protección de la vida humana

La seguridad de la vida humana prima sobre cualquier otra consideración; cuando se encuentre en peligro, la comunidad portuaria se encuentra obligada a responder de inmediato y bajo responsabilidad ante la solicitud de medios y requerimientos de la autoridad portuaria competente, sin costo alguno.

En ningún caso se prohibirá al capitán de la nave tomar medidas que, en opinión de éste, son necesarias para proteger la vida de los tripulantes y los pasajeros o demás personas a bordo.

Se priorizará el salvamento y evacuación de las personas en peligro o de las víctimas de la emergencia.

Disponibilidad de medios para la emergencia

La autoridad portuaria competente requerirá de los operadores y empresas afines a la actividad portuaria, un listado de aquellos medios que puedan utilizarse para contribuir a enfrentar las emergencias, en forma conjunta y coordinada.

COMITÉ TÉCNICO CONSULTIVO DE SEGURIDAD PORTUARIA

La Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA) cuenta con órganos asesores denominados Comités Técnicos Consultivos (CTC). Todos los Estados miembros de la comisión tienen derecho a integrar el CTC, haciéndose representar por un especialista en asuntos del sector portuario. El CTC también está integrado por miembros asociados, que pueden ser entidades administradoras y operadoras de puertos, instituciones académicas, científicas, comerciales, de desarrollo, financieras, industriales y otras organizaciones relacionadas con la actividad

del sector portuario. Todas ellas deben gozar de personalidad jurídica, con la aprobación explícita o tácita del Estado en cuyo territorio la entidad, organización o institución tenga su sede principal o se hayan constituido.

La comisión en su primera reunión celebrada en octubre de 1999, aprobó la creación del Comité Técnico Consultivo sobre Seguridad Portuaria (CTCSP) por un periodo de dos años, extendiéndose su vigencia en Costa Rica (2001) y México (2003) hasta el 2005. EL CTCSP está constituido por los siguientes países miembros: Estados Unidos (presidente), Argentina, Barbados, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Asimismo, cuenta con los siguientes miembros asociados: Administración General de Puertos (Argentina), Puerto de Maracaibo (Venezuela), Puerto de Miami (Estados Unidos), Programa de Seguridad Portuaria (Guatemala), Maritime Security Council (Estados Unidos), Port of Texas City (Estados Unidos), Stevendoring Services of America (Estados Unidos) y Rapiscan Security Products, Inc (Estados Unidos).

EL CTCSP asesora a la CIP sobre todos los aspectos relacionados con seguridad portuaria, a fin de que las autoridades de los puertos cuenten con la información y los medios necesarios para la óptima toma de decisiones que incidan en la reducción significativa de los riesgos, para contar con puertos seguros y eficientes en el hemisferio; teniendo entre sus funciones:

- a) Recopilar e intercambiar información sobre seguridad portuaria, incluidas las aplicaciones de tecnología avanzada para reducir los riesgos de seguridad.
- b) Diseñar y mantener una base de datos con información pertinente a sus trabajos.
- c) Recomendar programas de capacitación basados en las necesidades de los países miembros.
- d) Recomendar lineamientos de seguridad portuaria;
- e) Elaborar informes, estudios y documentos técnicos especializados;
- f) Organizar reuniones y actividades, nacionales e internacionales, especializadas en su área.

- g) Informar sobre los avances o resultados de su trabajo por escrito, cada seis meses, a la presidencia del Comité Ejecutivo. Elaborar propuestas y recomendaciones sobre políticas y estrategias, presentarlas a la Comisión Interamericana de Puertos, a través del Comité Ejecutivo.

PROTECCIÓN Y SEGURIDAD PORTUARIA A NIVEL INTERNACIONAL

Los acuerdos y normas internacionales que buscan garantizar seguridad marítima y portuaria surgen generalmente como consecuencia de situaciones de crisis. Tal es el caso de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Marítima el International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), emitida luego del hundimiento del Titanic, MARPOL, después del hundimiento de BT "Torrey Canon", y las enmiendas al SOLAS y el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias luego de los ataques terroristas a EEUU.

En particular, luego de los eventos del 11 de septiembre del 2001, se generó una nueva cultura de protección y seguridad en el ámbito portuario que tiene como finalidad evitar que el transporte marítimo e infraestructura portuaria sea blanco de actividades ilícitas y atentados terroristas.

Tomando en cuenta que más del 90% del comercio mundial se transporta por mar se plantea el reto de responder a los requerimientos de protección asegurando a la vez la eficiencia y eficacia de los servicios portuarios de forma de no afectar la competitividad de los bienes. De ahí que la temática de protección portuaria ha pasado a ser un elemento clave de la facilitación del comercio y del transporte.

La protección portuaria, es una actividad de gestión de riesgos sobre un conjunto de elementos susceptibles de ser utilizados para actividades ilícitas y terroristas: naves, mercancías peligrosas, edificios e instalaciones (muelles, almacenes, zonas, complejos de fajas transportadoras y tuberías de productos químicos), equipos marítimos, equipos terrestres, sistemas informáticos. Sistemas adecuados de protección portuaria incluyen infraestructura apropiada, fuerza física y seguridad.

Según datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Transporte (UNCTAD), dicho porcentaje representó en el año 2003 cerca de 6 100 millones de toneladas. Personal capacitado y equipos especializados

(escaners, detectores de metales, sistemas de identificación de personas), lo que aunando a mejoras en los procesos, procedimientos y el flujo de información sobre tipo de mercancía y la secuencia de las cadenas logísticas, puede generar beneficios a los usuarios en términos de mayor eficiencia y reducción de costos de seguros.

Convención Internacional para la protección de las plantas.

La ley de Seguridad de la Salud Pública y Preparación y respuestas ante el Bioterrorismo. La FDA (Food and Drug Administration) que registra en todos los productos que se exporten al mercado norteamericano, otorga un número a los proveedores de insumos como a las compañías de transporte aéreas, navieras, flotas de camiones, puertos depósitos y otros eslabones. Estas empresas deberán tener una oficina en los Estados Unidos que cumplirá el rol de agente responsable atendiendo las demandas burocráticas del gobierno de ese país. Esta ley previene ataques terroristas mediante la contaminación de alimentos, productos animales, vegetales, y medicamentos.

A mediado del 2004 entró en vigencia la medida de reglamentación sobre el escaneo de los contenedores para carga que tengan como destino final los EEUU conocida como la C.S.I. (Container Security Initiative (Iniciativa de Seguridad para los Container), tiene en cuenta que ingresando el 90% de la carga general a los EEUU a través de los contenedores para controlarlas antes del embarque constituye un objetivo a implementar, al igual que el poder enviar a representantes de la Aduana para asistir a sus colegas extranjeros a realizar tareas de fiscalización en otros puertos del mundo.

Para realizar un control más exhaustivo de las mercaderías se elaboraron cuatro puntos básicos para realizar el control:

1. Información automatizada para poder para poder cruzar las informaciones de distintas fuentes.
2. Identificación de contenedores de alto riesgo.
3. Pre-screenig / uso de tecnología y de scanners.
4. Desarrollo de “smart containers”, o contenedores inteligentes.

Para lograr estos objetivos en una primera etapa, los Estados Unidos han realizado convenios con los gobiernos de los 20 puertos que producen la mayor

parte de movimiento de contenedores hacia EEUU entre los que se incluyen puertos de Canadá, Europa, Singapur, Japón y Hong Kong. Ya están entrando al sistema muchos puertos del mundo, sostenida por el accionar del G8 integrado por: Canadá, Francia, Alemania, Italia, Japón, Rusia, Reino Unido y los EEUU.

Algunos otros puertos como el de Durban de África se adhirieron a la iniciativa del C.S.I. Durante la conferencia de los gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) 1974, a iniciativa de la Organización Marítima Internacional (OMI), realizada entre el 9 y 13 de diciembre de 2002, en Londres, se dieron una serie de medidas entre ellas la de modificar el Convenio pre citado, en el sentido de mejorar e incrementar la seguridad marítima y la protección de los puertos e instalaciones portuarias.

La Organización Marítima Internacional (OMI), aprobó 2 instrumentos internacionales que sientan, por primera vez, las bases de un sistema mundial que apunta a la protección logística marítima internacional. Es decir, al momento hay:

- a) Un conjunto de enmiendas al Convenio de Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).
- b) Código Internacional para Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), que entró en vigencia el 1 de julio de 2004. El sistema logístico marítimo al cual apuntan los países marítimos incluye el transporte de mercaderías, los puertos y los servicios portuarios y apuntan a mejorar la protección del transporte marítimo conservando al mismo tiempo sus condiciones de competitividad y facilitando el comercio.

A la fecha, los países desarrollados han implementado medidas, planes y sistemas que cumplen con los estándares requeridos en el PBIP, en tanto que los países en vías de desarrollo aún requieren de asistencia técnica, recursos de inversión, adecuación de las organizaciones y de la legislación vigente.

Por otra parte, en el año 2002 en EEUU promulgó la Iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI), la cual contempla la aplicación de procedimientos de seguridad para certificar el proceso de identificación e inspección en el puerto de origen, de todo contenedor previo a su embarque hacia los EEUU, incluyendo el uso de información computarizada para la identificación y pro-

cesamiento prioritario de contenedores de alto riesgo, su revisión preliminar mediante tecnología de detección adecuada, y el uso de contenedores a prueba de manipulaciones externas

El Puerto de Le Havre, Francia, obtuvo la primera certificación de la iniciativa CSI fuera de Norteamérica.

En abril de 2002, EEUU, inicio el programa Asociación Aduanero – Comercial contra el Terrorismo (C-TPAT), que implica una asociación voluntaria entre la Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) de EEUU y la industria para asegurar las cadenas internacionales de abastecimiento. Las empresas con certificación C-TPAT disponen de una tramitación expedita al ingresar al país. Los países miembros de la Organización Mundial de Aduanas vienen trabajando para su implementación.

CONCLUSIÓN

Para finalizar en el presente texto debemos de mencionar que los grandes cambios en el mundo, se gestaron en el mar, que empujó hacia el nuevo sistema socioeconómico que es la globalización económica. Este nuevo sistema dio su origen como consecuencia de “4 elementos integradores” fundamentales:

1. El desarrollo de las comunicaciones como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial.
2. La aparición del elemento más importante de la modernización de transporte marítimo, crecimiento de los buques y la mega infraestructura portuaria, y la concentración de la carga, que es el contenedor, como elemento unificador de la cadena de transporte.
3. El transbordo de carga, como consecuencia del contenedor, dando paso a la mega concentración de la carga, que generó una nueva visión de las cadenas portuarias internacionales, al restablecimiento de las líneas de transporte marítimo de servicio regular, por lo tanto al establecimiento de una nueva “cadena portuaria internacional”, que es la Red Jerárquica Portuaria: Puertos globales, puertos regionales, puertos subregionales, puertos alimentadores y puertos locales.
4. Uno de los acontecimientos más relevantes de los últimos tiempos dado como consecuencia de los atentados terroristas el 11 de setiembre, del 2001 muy parecido al indicado en el ítem 1, como las comunicaciones es

el CSI CONTAINER SHIP INITIATIVE, denominado también Smart Container o CONTENEDORES INTELIGENTES, este elemento que se inició como una medida de protección y seguridad de EEUU, para verificar la ubicación y contenido de la carga contenedorizada que iba a sus puertos, se convirtió en el elemento más importante de este tiempo, ha permitido modernizar todo el transporte de carga y contar con scanners, lo que obliga a los Estados a mejorar las normas aduaneras, para que la carga no permanezca más de 48 horas en los puertos. Por tanto las infraestructuras carreteras y ferroviarias de los puertos deben de ser mejoradas para adaptarse a este nuevo sistema.

Estos 4 importantes temas han empujado el mundo marítimo comercial en una constante modernización, retos, competencia, que ha llevado a los estados a asumir grandes retos en la construcción y modernización de infraestructura vial, modoviaria y ferroviaria como asegurar las áreas de expansión portuaria tomando como base la concentración de la carga a desarrollar zonas portuarias industriales, zonas inteligentes de actividad portuaria, a consolidar directorios de autoridades portuarias mixtos, público y privado.

En el Perú necesitamos consolidar la industria Portuaria en todo el litoral y construir puertos regionales en Tumbes, Eten, Huacho, Cerro azul, Tacna entre otros que alimentan al gran puerto concentrado de carga que es el puerto del Callao como se señala en la nueva red jerárquica portuaria.

Hoy los puertos, sumado a los retos de infraestructura, deben de asumir los grandes retos de seguridad que aseguren sus operaciones ante las amenazas naturales de maremotos y tsunamis.

Los puertos que se consolidarán en el tiempo serán los que han delimitado su plan futuro de expansión portuaria y brinden todas las seguridades a la operación de los buques en puerto y que ofrezcan tarifas competentes con modernidad en todo el sistema logístico.

BIBLIOGRAFÍA

- Castells, M. (2000), *The Information Age: Economy, Society and Culture (volume 1) - The Rise of the Network Society*. New York: Blackwell Publishers.
- Daamen, T.A. & I. Vries (2012), 'Governing the European Port-City Interface: Institutional Impacts on Spatial Projects between City and Port'. *Journal of Transport Geography*, www.sciencedirect.com
- Daamen, T.A. (2007), *Sustainable Development of the European Port-City Interface*. ENHR: European Network of Housing Research Conference 2007, June 25-28, Rotterdam.
- Daamen, T.A. (2010), *Strategy as Force. Towards Effective Strategies for Urban Development Projects: The Case of Rotterdam CityPorts*. Amsterdam: IOS Press (dissertation).
- Hoyle, B.S., (1998), 'The redevelopment of derelict port areas'. *The Dock & Harbour Authority*, Vol. 79, No. 887, 46-49
- Huybrechts, M., et al., "Port Competitiveness", Editions De Boeck Ltd., 2002.
- Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Norcliffe, G., K. Basset & T. Hoare, (1996), 'The Emergence of Postmodernism on the Urban Waterfront'. *Journal of Transport Geography*, 4(2), 123-134.
- Notteboom & Winkelmanns (2001), *Structural changes in logistics: how the port authorities face the challenge?* *Maritime Management and Policy*.
- Rus G., Campos J., Nombela G., "Economía del Transporte", Antoni Bosch Editor, 2003.
- Souza A., "Puertos y la Interfase con el Transporte Multimodal", Ediciones ESPOL-FIMCM, 2003.
- Freire J., González F., "Economía del Transporte Marítimo", Netbiblo Instituto Universitario de Estudios Marítimos, España, 2003.
- Farkas C.M., Wetlaufer S., "Liderazgo", HBR, DEUSTO, 1999.
- Markides C., Rayport J., Sviokola J., "Estrategias de Crecimiento", HBR, DEUSTO, 1999.

SOLAS, PBIP.

Van Hooijdonk, E. (2007), *Soft Values of Seaports. A Strategy for the Restoration of Public Support for Seaports*. Antwerpen: Garant Publishers.

Van Hooydonk, E. (2006), 'Soft Values of Sea Ports: A Plea for Soft Values Management by Port Authorities'. In: Notteboom, T. (ed), *Ports are more than Piers*. Antwerpen: Uitgeverij De Lloyd.

Velarde M., Chang J., Chanabá A., "Gestión de calidad en las Infraestructuras Marítimo Portuarias", Ediciones ESPO-L-FICM, 2004.

Diario "El Universo", diferentes publicaciones de agosto-setiembre, 2005, Guayaquil.

Zohil y Prijon (1999), citado por Jan Hoffmann (2000^a) "El potencial de los puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano". Revista de la Cepal N° 71, agosto del 2000. CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile, 2000.

PÁGINAS DE INTERNET

- Hapag Lloyd: www.hlcl.de/
- CHOYANG: www.choyang.com,
- www.choyang.co.kr/home/main/service.htm
- P&o Nedlloyd (USA): www.ponl.com
- Hanjin Shipping: www.hanjin.com
- Maersk Line: www.maerskline.com
- Nippon Yusen Kaisha (NYK) www.nykline.com
- www.theclinic.cl
- [www,Puerto Valparaiso.cl](http://www.PuertoValparaiso.cl)
- AMCHAM-Chile-Cámara de Comercio Chilena Norte Americana de Comercio
- <http://www.udc.es/iuem>
- <http://www.udc.es/iuem>
- <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-ningbo#ixzz3ge0XSnEB>
- Read more: <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-ningbo#ixzz3gdzzCqvc>

- <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-qingdao#ixzz3ge45n1SX>
- <http://www.chinatoday.com.cn/hoy/2009n/s2009n09/p38.htm>
- http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Qingdao
- <http://www.whatsonjinan.com/news-3061-qingdao-port-throughput-hits-200-million-tons-in-h1-2012.html>
- <http://www.demotix.com/news/387989/trade-qingdao-port#media-387968>
- <http://www.100allin.com/port/qingdao/>
- http://www.dzwww.com/2010/sdx/yinx/qd/201010/t20101022_5913361.htm
- <http://www.zgjunshi.com/Article/Class6Class162/200407/20040711225430.html>
- Archivo: Haeundae we've the Zenith and l'Park Marina in Busan, South Korea.jpg
- <http://albertonate.blogspot.com.es/2011/10/busan-el-quinto-puerto-del-mundo.html>
- <http://www.puertoalgeciras.org/2008/11/puerto-de-pusn.htm>
- <http://www.puertoalgeciras.org/2009/01/busan-mayor-puerto-corea-quinto-undo.html>
- <http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=kimcoco1&logNo=130090541910>
- <http://www.kwrintl.com/busan/bios/>
- <http://www.visionmaritima.com.uy/vision-maritima/index.php/actualidad/3253-el-vicepresidente-de-anp-y-su-visita-a-corea>
- <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-busan#ixzz3gdIZ-NAr2>
- <http://www.viajarencruceros.com/port-rashid-el-puerto-de-referencia-de-oriente-medio>
- http://en.wikipedia.org/wiki/Port_Rashid

- <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-dubai#ixzz3geo-65DgV>
- <http://www.viajesadubai.com/puerto-de-dubai/>
- <http://www.mapsofworld.com/dubai/ports-in-dubai.html>
- http://es.wikipedia.org/wiki/Jebel_Ali
- http://en.wikipedia.org/wiki/Jebel_Ali
- www.spido.nl
- http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_Róterdam
- http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Rotterdam
- <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=164137>
- <http://sobrelbelgica.com/2008/09/08/amberes-el-segundo-mayor-puerto-de-europa/>
- <http://amberes.viajesw.com/destacado/puerto-de-amberes.html>
- <http://sobrelbelgica.com/2008/09/08/amberes-el-segundo-mayor-puerto-de-europa/>
- <http://www.prnewswire.com/news-releases/el-puerto-de-amberes-manaja-178-millones-de-toneladas-de-flete-en-el-2010-112616694.html>
- <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=172491>
- <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=172491>
- <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1632699>
- http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Antwerp
- <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-amberes#ixzz3gfKDqKaZ>
- <http://palomatorrijos.blogspot.com/2009/01/el-puerto-de-hamburgo-alemhttp://hamburg.costasur.com/sites/puerto/es/index.html>
- http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_Hamburgo
- http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Hamburg
- <http://wm2006.deutschland.de/ES/Content/Alemania-anfitriona/Ciuda>

des-y-estadios/Hamburgo/hamburgo.html

- <http://www.viajesaeuropa.org/hamburgo-2/>
- <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=431058>
- <http://xthesecretsocietyx.wordpress.com/2011/09/03/01-09-2011-el-puerto-de-hamburgo-el-alster-un-carrusel/>
- <http://www.guiadealemania.com/puerto-de-hamburgo-hamburger-hafen/>
- http://www.hafen-hamburg.de/?option=com_content&task=view&id=2836&Itemid=130
- <http://sobrealemania.com/2010/08/24/historia-y-comercio-en-el-puerto-de-hamburgo/>
- <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1132227>
- http://www.laporthistory.org/spanish/porthistory_1.html
- http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_Los_Ángeles
- http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Los_Angeles
- <http://www.finnmoller.dk/tr-usa/ca/laport/index.htm>
- <http://www.procomer.com/contenido/descargables/logistica-exportacion/america-norte/puertos-costa-oeste-usa-enero-2011-an.pdf>



CEPREDIM - UNMSM

SE TERMINÓ DE IMPRIMIR EN AGOSTO DE 2016
EN LOS TALLERES GRÁFICOS DEL
CENTRO DE PRODUCCIÓN EDITORIAL E IMPRENTA
DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS
JR. PARURO 119, LIMA 1.
TELF: 619-7000 ANEXO 6009 / FAX: 1004, 6016
E-MAIL: ventas.cepredim.unmsm@gmail.com
PÁGINA WEB: www.cepredim.com
TIRAJE: 1000 EJEMPLARES