

## Protección de Puertos e Instalaciones Portuarias en Los Estados Unidos de Norte América

### I.- Panorama.

En noviembre de 2002, el gobierno de los EEUU promulgó la “*Ley de Protección del Transporte Marítimo de 2002*”, (en inglés MTSA), inserta en el apartado 46 del *United States Code* bajo los parágrafos 710101 y siguientes, a efectos de que establecer la regulación legal del transporte marítimo de cabotaje en ese país.

La MTSA sirvió como modelo para los estándares internacionales en materia de protección marítima que fueron aprobados por la OMI en Diciembre de 2002, a través del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP). Más aun, la MTSA está en sintonía con las exigencias del Código PBIP, al punto que esas exigencias no son incompatibles con la MTSA. Por ejemplo, un buque que enarbole un pabellón extranjero y cumpla con el Código PBIP se considera que cumple también con la MTSA. Sin embargo, respecto de los puertos e instalaciones portuarias de los EEUU las regulaciones de la MTSA son las que prevalecen.

### II.- Implementando la MTSA.

La US Coast Guard (Prefectura) es la repartición encargada de velar por la protección marítima en los EEUU. La Prefectura es una dependencia administrativa independiente dentro gobierno cuya estructura se trasladó al nuevo Departamento de Seguridad Interior que se creó con posterioridad al 11 de Septiembre. La Prefectura, en tanto autoridad para el control de buques como Estado Rector del Puerto en los EEUU está encargada de dictar las normas y reglamentaciones para implementar la MTSA. Las normas y reglamentaciones se encuentran en el Código de Normas Federales de los EEUU (CFR), Título 33, Subcapítulo H, y se denominan “*Regulaciones sobre Protección*”. La Prefectura adoptó diversas regulaciones para cada sector de la comunidad marítima, según se detalla a continuación:

Parte 101 – Normas Generales

Parte 102 – Reservadas

Parte 103 – Area Protección Marítima (Puertos)

Parte 104 – Protección de Buques

Parte 105 – Protección de Instalaciones

Parte 106 – Protección del límite exterior de la Plataforma Continental

(Esta normativa puede consultarse en [http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx\\_03/33cfrv1\\_03.html](http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_03/33cfrv1_03.html))

Además de las normas sobre Protección, la Prefectura también emite Circulares sobre Navegación e Inspección de Buques (NVIC) que describen los procedimientos operacionales seguidos por la Prefectura para la implementación de las Regulaciones sobre Protección. Las NVIC's ayudan a los usuarios a interpretar las Regulaciones sobre Protección. Respecto de los puertos e instalaciones portuarias, las NVIC's más importantes son las siguientes:

NVIC 09-02 Cambio 1:

“Desarrollo de Comités Zonales de Protección Marítima y Comités Zonales de Planes de Protección Marítima para Puertos de los EEUU”.

NVIC 03-03 Cambio 1:

“Implementación de Regulaciones de la MTSA para Instalaciones”.

(Las NVIC's pueden consultarse en <http://uscg.mil/hq/g-m/mp/map.htm>).

### III.- Las exigencias básicas conforme la MTSA.

Las responsabilidades fundamentales que se imponen a puertos e instalaciones portuarias son: (i) realizar una evaluación de protección, (ii) diseñar un plan de protección y, (iii) obtener la aprobación de dicho plan.

Respecto de la protección portuaria (a la que se refiere como “Zona de Protección Marítima”) las Regulaciones de Protección exigen la formación de Comités Zonales de Protección marítima (33 CFR parágrafo 103.300). El Comité de cada puerto se conforma con individuos que tienen al menos 5 años de experiencia en operaciones de protección marítima. Cada Comité evalúa su respectivo puerto a través de la identificación de riesgos y amenazas de protección; determina las estrategias preventivas y de mitigación; y desarrolla procedimientos para evaluar continuamente la protección portuaria (33 CFR parágrafo 103.310-410). Basada en las evaluaciones de protección marítima, el oficial a cargo de la Prefectura (el Capitán del Puerto) desarrolla el “Plan de Protección Marítima Zonal” para el puerto (el Plan).

El Plan cubre un amplio espectro de temas, por ejemplo, las medidas de protección en todos los niveles de protección; estructura jerárquica y respuesta a incidentes; medidas para prevenir la introducción de sustancias peligrosas y equipamiento dentro del puerto; procedimientos de evacuación en caso de amenaza a la protección o fallas de protección (33 CFR parágrafo 103.500-520). Cada plan es remitido a la Prefectura para aprobación, y ese organismo controla el cumplimiento de los Planes.

Respecto de las instalaciones portuarias, las Regulaciones de Protección se aplican al propietario u operador de la instalación portuaria del tipo que corresponda a los criterios establecidos en 33 CFR parágrafo 105.105,

por ejemplo, instalaciones que reciben buques que transportan más de 150 pasajeros; instalaciones que reciben buques que operan bajo SOLAS; instalaciones para barcas que transportan o reciben ciertas mercancías peligrosas, etc. Cada instalación que se encuentre bajo la órbita de esta normativa debe, entre otras cosas, designar un Oficial de Protección de la Instalación, realizar una Evaluación de Protección de la Instalación; desarrollar un Plan de Protección de la Instalación y tenerlo aprobado; asegurar que la instalación opera cumpliendo el plan aprobado; asegurar la coordinación de medidas de protección entre la instalación y los buques que operen con la misma; asegurar el control de accesos desde y hacia la instalación, etc. (33 CFR parágrafo 105.200).

#### IV.- Síntesis.

Los puertos y las instalaciones portuarias en los EEUU están regidas y controladas por la Prefectura de ese país de conformidad con lo establecido por las Regulaciones de Protección adoptadas por la Prefectura en el marco de la MTSA (33 CFR parágrafo 101.100 y siguientes). Como se dijo antes, las circulares emitidas por la Prefectura (NVIC's) ayudan al público a interpretar las Regulaciones de Protección.

No es ocioso repetir que la protección portuaria y de las instalaciones portuarias constituye sólo una parte de las iniciativas de protección marítima en los EEUU. Por ejemplo, en tanto la Prefectura es el organismo rector en materia de protección de buques e instalaciones portuarias, la Oficina de Aduanas y Protección de Fronteras (CBP) es el organismo rector respecto de la protección de la carga. La CBP es responsable de la información de la Regla de las 24 Horas (norma sobre información del manifiesto de carga) que requiere una declaración electrónica al CBP –respecto de toda la carga containerizada y *break bulk* no exceptuada- 24 horas antes de que sea cargada a bordo en puertos extranjeros. Respecto de la carga de alimentos, la *Federal Drug Administration* (FDA) requiere información anticipada de todas las importaciones de comida y alimentos para animales.

Existen numerosas reparticiones estatales y programas que tratan todos los aspectos de la protección marítima y su cumplimiento en los EEUU. Los puertos y las instalaciones portuarias son sólo una parte de ese universo normativo.