## SEGURIDAD PORTUARIA EN LA COSTA ATLÁNTICA COLOMBIANA

# ALEXIS MARÍA YI ROMANI JORGE ENRIQUE BLANCO TAJAN

Ó

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA CENTRO DE INVESTIGACIÓNES SOCIO – JURÍDICAS (CISJ) 1999-

Cartagena

## SEGURIDAD PORTUARIA EN LA COSTA ATLÁNTICA COLOMBIANA

# ALEXIS MARÍA YI ROMANI JORGE ENRIQUE BLANCO TAJAN

Requisito para optar por el título de Abogados

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA CENTRO DE INVESTIGACIÓNES SOCIO – JURÍDICAS (CISJ) 1999-Cartagena UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
CENTRO DE INFORMACION Y DE CHIMENTACION
FORMA DE ADQUISICA
Compra Donacion Canjo 10 C. X
Precio \$ 10,000 Provaedor prof. desubro
Na. de Acceso 2/43 4/1 No. 4/
Fecha de Ingreso: DD 3/ MM 08 AA 04

#### DEDICATORIA

A Dios Sobre Todas las Cosas.
A mis Queridos Padres.
En Especial A Mi Hija Banira María Roa Yi,
Quien Fue Mi Estimulo Para Optar Este
Honrado y Merecido Titulo.



## TABLA DE CONTENIDO

	Pág
INTRODUCCIÓN	
1. TRASCENDENCIA DE LA SEGURIDAD PORTUARIA	9
2. PANORAMICA HISTÓRICA	12
3. DISPOSICIONES GENERALES EN MATERIA DE SEGURIDAD	
PORTUARIA	16
4. PLAN DE SEGURIDAD DE LA SECCIÓN DE SERVICIO .	
PORTUARIO	18
4.1. PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE	19
4.2. ACCIONES PRACTICAS ANTE LA VULNERACIÓN DE LA	
SEGURIDAD PORTUARIA	22

5. LA SEGURIDAD PORTUARIA Y EL DERECHO MARÍTIM	0	•	26
6. LA SEGURIDAD PORTUARIA Y LA ORGANIZACIÓN	MARÍT	IMA	
INTERNACIONAL			29
6.1. INTEGRANTES DE LA ORGANIZACIÓN MA			
INTERNACIONAL		•	33
6.2. ORGANOS QUE CONFORMAN LA ORGANIZAC			
MARÍTIMA INTERNACIONAL			33
6.2.1. La Asamblea	•	•	34
6.2.2. El Consejo	•	-	34
6.2.3. El Comité de Seguridad Marítima		•	35
7. ANÁLISIS LEGISLATIVO Y REGLAMENTARIO	DF		
LA FIGURA			39
8. ASPECTOS GENERALES ATINENTES A	LA		
SEGURIDAD PORTUARIA			44
8.1. FORMAS DE EVADIR LA RESPONSABILIDAD .			44
8.2. TÉRMINOS DE USUAL MANEJO EN MATERIA			
DE SEGURIDAD PORTUARIA	-	•	46
8.3. INSPECCIONES SOBRE ELEMENTOS DEL PUERTO		•	47
8.3.1. Inspección de Remolques			47
8.3.1.1. Aspectos Importantes del Remolque			56

8.3	3.1.1.1. Aspecto exte	erno	•	•	•	-	•	•	•	56
8.3	3.1.1.2. Aspecto inte	rno	•			•	•	•		57
8.3	3.2. Inspección del C	hasis	y el C	ontene	dor		•			59
8.3	3.2.1. Aspectos Impo	ortante	es de E	Estos E	lement	os.	•	•		60
8.3	3.2.1.1. Aspecto exte	erior	•	Ÿ	•	ē	•	•		60
8.3	3.2.1.2. Aspecto inter	rior	•	•	•	4	•	•	•	60
8.3	3.3. Inspección de los	s Ren	nolque	s Frigo	ríficos	•	•	•	•	61
8.3	3.3.1. Aspectos Impo	rtante	es de la	os Rem	olques	<b>3</b> .	•	•	,	63
8.3	3.3.1.1. Aspecto exte	erno	•			•	•			63
8.3	3.3.1.2. Aspecto inte	rno	•	•	•		•	•	•	64
8.3	3.4. Inspección de los	s Ren	nolque	s Ciste	rna		•			65
8.3	.4.1. Aspectos Impo	rtante	es de la	os Rem	olques	Cister	na		•	66
8.3	.4.1.1. Aspecto exte	erno	•		•	•				66
8.3	.4.1.2. Aspecto inter	mo	•							66

#### **CONCLUSIONES**

## **BIBLIOGRAFÍA**



#### INTRODUCCION

La seguridad portuaria constituye uno de los temas de mas alta relievancia dentro de la actividad portuaria de nuestro país, sin embargo, dentro de ella se identifican deficiencias que pueden impedirle la excelencia en el servicio que presta.

El país vivió la experiencia con Puertos de Colombia, donde nuestros puertos fueron concebidos como los mas inseguros del mundo, lo que desembocó en la privatización de los puertos por parte del gobierno. La intención actual es evitar que tal situación de inseguridad vuelva a presentarse, y con la presente investigación pretendemos colaborar en tal cometido.

La Actividad Portuaria Nacional ha pasado por diferentes estadios en lo atinente al manejo de los puertos donde tal actividad tiene operancía. Su paso de cedes públicas a privadas ha originado una transición aún no completa, por lo cual, se verifican intentos de oxigenación y de

8

lineamientos claros en el sistema portuario.

La ley 1 de 1991, que convierte en privados los puertos nacionales, sale a la luz pública como posible solución del gobierno para salvar en parte la

actividad portuaria colombiana.

Analizaremos en el decurso de nuestra investigación la asimilación actual

que ha tenido la citada Ley 1 de 1991 en el campo portuario, al tiempo que

analizaremos, específicamente en la Costa Atlántica colombiana, los

mecanismos y sistemas implementados para dotar de seguridad nuestros

puertos, y por ende, brindar protección a toda la actividad portuaria que en

ellos se da paso.

Tratamos, pues, de aproximarnos conceptualmente a la estructura e

infraestructura de todas las instituciones jurídicas que han tratado del tema y

de las convenciones que han tenido al respecto. De esta forma,

posibilitaremos la explicación del manejo de los puertos y de la industria que

los circunda, en aras a visualizar de manera completa su incidencia y forma

de control.

Pretende ser este trabajo, en ultimas, una investigación con alta tendencia

de campo, y con una amplia aplicación practica en el campo de la seguridad

SELIOTECA FERNANDEZ DE MADIN

portuaria. En tal sentido ilustraremos en detalle acerca de los procedimientos como pueden ser violentados los mecanismos de seguridad de los puertos y de sus elementos, como los contenedores, remolques, etc., a efectos de cometer ilícitos diversos o introducir elementos o sustancias nocivas.

~ ...

CHIVERSIDAL IL LIGITATION

CHICA FERNADEZ DE MADRE

CHICATORIO DE DECENSIONE

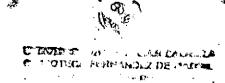
CONTROL DE CONTROL DE LIGITATION DE LA CONTROL DE CONT

#### TRASCENDENCIA DE LA SEGURIDAD PORTUARIA

La actividad marítima constituye un elemento vital para el desarrollo y crecimiento económico y social de nuestros países. Dentro de ella, la seguridad portuaria desempeña un papel trascendente, por cuanto coadyuva a mejorar la eficiencia y eficacia portuaria, el control y la aplicación de leyes, así como también permite una mejor imagen del puerto, e impulsa su marketing al exterior.

En este orden de ideas, la actividad marítima ha visto la exigencia de ir especializándose en los aspectos de su seguridad física, ya que las diferentes acciones para realizar actos delitos y el avance tecnológico que tales actividades ilícitas involucran, superaron ampliamente a la primera.

Hoy por hoy, nuestros puertos son vulnerables, y tal vulnerabilidad se debe precisamente a la carencia de normas legales, administrativas o bien, a las deficiencias en su aplicación, o el concurso de todos estos factores. Y en este sentido, todo aquel puerto que no tenga un sistema de seguridad



eficaz y eficiente, sufrirá severas pérdidas económicas, tendiendo de esta forma a su desaparición inevitable.

De otro lado, la Apertura Económica exige al país mejorar sus servícios portuarios en todos los aspectos, y en especial en el manejo de la carga y su seguridad.

Sobre todo este tópico de seguridad, a nivel de Derecho marítimo se han verificado en los últimos tiempos ingentes esfuerzos para brindarle seguridad a los puertos situados en la jurisdicción del país determinado que legisla sobre tales puertos, entendiendo por estos no solo la parte física que lo involucra, sino igualmente la empresa que los maneja, y los empleados que para toda esta industria laboran.

Colombia se constituye en uno de los países que, habida consideración de su estratégica posición a nivel mundial, poseedor de costas en los océanos atlántico y pacifico, prioritariamente requiere de una legislación que vele y resguarde su empresa portuaria, fuente constante de ingresos llegados de transacciones comerciales marítimas, es decir, obtenidos por nuestro país a través de la utilización de nuestros puertos.

Sin embargo, la labor de seguridad en estos espacios no es fácil, precisamente por la variedad de actividades especiales que se desarrollan a

nivel portuario; pero, toda vez que cada uno de nosotros nos veríamos afectados directa o indirectamente, se requiere del estudio minucioso y detallado sobre todas las formas de seguridad existentes y a implementar, que resultan necesarias al interior de nuestros puertos; de esta forma, obtendríamos una panorámica general de estas empresas marítimas que sostienen en gran parte la economía del país, no nos resultaría desconocida su problemática y podríamos igualmente plantear mecanismos de seguridad para proteger la vida y bienes propios, todo esto en procura siempre del factor PREVENCIÓN, motivo primordial y razón de la existencia misma de la legislación de SEGURIDAD PORTUARIA, ya que sin el conocimiento de causa y sin el concurso de todos los factores de ayuda, todos los esfuerzos que se verifiquen serían infructuosos para afrontar una situación real.

Todo lo anterior constituye una justificación al tema que ante Ustedes presento, y al tiempo, permite mostrar cuan indispensable es la cooperación interinstitucional y el estudio de todas estas figuras a nivel local, nacional e internacional, a fin de lograr puertos mas seguros que a su vez coadyuvarán a minimizar los riesgos y costos portuarios.

HOTTECA FERNAN

11

## 2. PANORAMICA HISTÓRICA

Si una de las características del comercio marítimo es el riesgo que supone la navegación por mar y luego el desembarque en tierra, y si a ello se une el enorme valor de los bienes sujetos al mismo, es evidente la importancia de la institución que damos estudio, como medio de prevenir las consecuencias de tales riesgos producidos en los puertos.

El Transporte Internacional ha requerido siempre de una gran cooperación entre las naciones marítimas del mundo. Antes de la creación de la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACION -OMI- no existía organización central alguna que vigilara esta actividad. Sólo en el año de 1889 se efectúa la primera conferencia marítima internacional en Washington, que trata, entre otros, los siguientes aspectos:

- Reglas para prevenir abordajes en el mar.
- Salvamento de Buques y Personas
- Vias navegables para los Buques.

 Establecimiento de una Comisión Marítima Internacional de carácter permanente.

Esta conferencia tuvo muchos aciertos en los temas tratados, y sentó las primeras bases para el nacimiento de una Organización Internacional, a pesar de haber considerado que no era el momento para la creación de ésta.

Dos años antes de la reunión descrita, en 1887, se había constituido el Comité Marítimo Internacional -OMI-, aún existente, que trabaja como un organismo privado en coordinación con la OMI, haciendo aportes a ésta como el del convenio para la Seguridad de la Vida humana en el mar, conocido como el SOLAS de 1914. Este último nace por el hundimiento del famoso barco TITANIC en 1912 y contiene una serie de reglas que períodos de estabilidad en la navegación y el comercio; sin embargo, quedó convertido en una pieza histórica dentro del ordenamiento marítimo internacional, por el estallido de la l Guerra Mundial y consecuencialmente, la instauración de normas de excepción de este período, que impidieron su entrada en vigor.

El Reino Unido, pionero en esta cuestión, una vez finalizada la Guerra convoca a una conferencia en Londres, en el año de 1929. De ahí salieron el Convenio SOLAS del mismo año y el Convenio de Líneas de Carga de 1930,

iniciándose así una nueva era para las regulaciones de las actividades en el mar, con la finalidad de preservar no solo las vidas humanas sino las cargas, así como el medio marino y todo cuanto en él habite.

Con posterioridad, Las "Naciones Unidas", creadas en 1945, en reemplazo de la fracasada Sociedad de Naciones, convocó en 1948, una vez finalizada la II Guerra Mundial, a una Conferencia Marítima en la ciudad de Ginebra con el fin de propugnar la creación de un Organismo que regulara las actividades dentro del medio marino, lo que requería la aprobación formal de veintiún (21) estados; sin embargo, a pesar del entusiasmo demostrado en las deliberaciones de la Convención y de los beneficios recíprocos que traería la dicha creación, se necesitaron diez meses (marzo/58 - Enero/59) para cumplir con el requisito numérico exigido. La primera Asamblea se efectuó en la ciudad de Londres el día 6 de enero de 1959.

Sin embargo, a pesar de la importancia de la seguridad portuaria, el origen de su reglamentación y de sus planteamientos no es muy remoto. Paralelo a la seguridad portuaria también se vislumbró la seguridad marítima, apareciendo ésta última como derivación y sustitutivo del antiquisimo préstamo a la gruesa debido, probablemente, de una parte, a su elevado interés, y de otra, a la oposición al mismo del derecho canónico, difiriendo la entrega del capital a la realización del riesgo, lugar de anticiparlo, con devolución condicionada a tal

evento, y cuya institución fue perdiendo actualidad a medida que la ganaba el seguro marítimo.

Pese a sus vivencias paralelas, de la seguridad marítima existe hoy por hoy una reglamentación mas eficaz y detallada que la que existe en relación con la Seguridad portuaria, la cual se ha ido dando mas bien en la practica. Así, en tanto que tenemos datos que ilustran el nacimiento de la institución de la seguridad marítima en Italia, en el siglo XIV, y la aparición de un edicto y ordenanza en Barcelona, España, en 1435, no tenemos relación legislativa o reglamentaria en lo atinente a la Seguridad Portuaria, que se ha ido verificando a nivel Estatal o Multiestatal en aras a la guarda de los objetos de desembarque en un determinado Puerto.

Reviste hoy de vital importancia nuestra investigación por cuanto existe mayor conciencia a nivel gubernamental acerca de su trascendencia, al tiempo que Colombia, como entidad territorial que goza de costas en los dos océanos, aprovecha en forma notoria, e intenta seguir obteniendo mayores beneficios, en el uso de los puertos apostados a lo largo de los dos océanos.

# 3. DISPOSICIONES GENERALES EN MATERIA DE SEGURIDAD PORTUARIA

Los Gobiernos, autoridades portuarias, administraciones nacionales, propietarios, operadores, capitanes y tripulaciones siempre han intentado adoptar todas las medidas apropiadas contra los actos ilícitos que amenacen al pasaje y a la tripulación a bordo de los buques.

Las medidas implantadas deben tener en cuenta las probabilidades de que se cumpla la amenaza y las condiciones y circunstancias locales.

Conviene contar con leyes o reglamentaciones adecuadas en las que, entre otras cosas, se prevean sanciones penales para toda persona que, sin la debida autorización para ello, penetre o intente penetrar en la sección de servicio portuario, así como para toda persona que cometa un acto ilícito contra pasajeros o tripulantes a bordo de los buques.

Los gobiernos examinan sus respectivas leyes, reglamentaciones y



orientaciones de ámbito nacional a fin de determinar su idoneidad para mantener la seguridad a bordo de los buques.

Cada gobierno debe reconocer a una autoridad designada como responsable de elaborar, llevar a la práctica y mantener programas de protección de los buques y los servicios portuarios. La autoridad designada se concertará con los demás organismos locales competentes a fin de garantizar que los cometidos y funciones específicos correspondientes a otros organismos y departamentos quedan convenidos y se ejecutan oportunamente.

En la implantación de dichas medidas deberá hacerse todo lo posible para no perturbar innecesariamente los servicios de pasajeros y tener en cuenta los convenios internacionales aplicables.

Los Gobiernos y las autoridades portuarias deben velar por la correcta aplicación de dichas medidas a los buques.

#### 4. PLAN DE SEGURIDAD EN EL SERVICIO PORTUARIO

Cada sección de servicio portuario velará por cuidar, elaborar y mantener un plan adecuado de seguridad en la sección portuaria, adaptado a las circunstancias y condiciones locales y que responda a las necesidades del tráfico marítimo previsible y al número de pasajeros que probablemente entrañará.

En el plan de seguridad de la sección de servicio portuario se preverán las medidas y equipo necesarios para impedir que armas o cualesquiera otros artefactos peligrosos, cuyo transporte no esté autorizado, puedan ser introducidos por algún medio en los buques.

El plan de seguridad de la sección de servicio portuario comportará medidas destinadas a impedir la entrada no autorizada a las zonas restringidas de la terminal de pasajeros y al buque.

Deberá este plan, igualmente, comportar medidas destinadas a impedir la

entrada no autorizada a las zonas restringidas de la terminal de pasajeros y al buque.

#### 4.1. PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

Se debe elaborar un plan de protección para cada buque. El plan deberá ser lo suficientemente flexible para tomarse en consideración el grado de protección previsto en el plan de seguridad de la sección de servicio portuario en cada uno de los puertos en que el buque vaya a hacer escala.

El plan de protección del buque estipulará las medidas y el equipo necesarios para impedir que armas o cualesquiera otros artefactos peligrosos, cuyo transporte no esté autorizado, puedan ser introducidos por algún medio en el buque.

En igual forma, este plan de protección establecerá medidas para prevenir el acceso no autorizado al buque y a las zonas restringidas a bordo.

Se nombrará a un oficial encargado de la protección del buque en cada buque. En el plan de protección del buque se indicará quién es el oficial encargado de dicha protección.



El oficial de seguridad del operador será responsable, sin que la enumeración sea exhaustiva, de los siguientes cometidos:

- 1. Llevar a cabo un primer estudio global de la seguridad y, desde ese momento, efectuar con regularidad las subsiguientes inspecciones del buque;
- 2. Desarrollar y mantener el plan de protección del buque;
- 3. Modificar el plan de protección del buque a fin de corregir deficiencias y satisfacer las exigencias de protección del buque de que se trate;
- 4. Despertar interés por la protección y vigilancia del buque;
- Garantizar la formación adecuada del personal encargado de la protección del buque; y,
- 6. Coordinar la implantación del plan de protección del buque con el correspondiente oficial de seguridad de la seguridad de la sección de servicio portuario.

Se designa, en la generalidad de los casos, un OFICIAL encargado de la protección del buque, el cual será responsable, sin que la enumeración sea

exhaustiva, de los siguientes cometidos :

- 1. Efectuar inspecciones regulares del buque.
- 2. Implantar y mantener el plan de protección del buque;
- 3. Proponer modificaciones del plan de protección del buque, a fin de corregir las deficiencias y satisfacer las exigencias de protección del buque.
- 4. Despertar interés en lo tocante a protección y vigilancia;
- 5. Llevar a cabo la formación adecuada del personal encargado de la protección;
- 6. Notificar al oficial de seguridad de la Sección de Servicio Portuario todo acaecimiento o sospecha en relación con actos ilícitos, y garantizar que el correspondiente informe es remitido, a través del capitán al operador, para su presentación a la autoridad designada por el Estado de abanderamiento del buque; y
- 7. Coordinar la implantación del plan de seguridad del buque con el correspondiente oficial de seguridad de la sección de servicio portuario.

4.2. ACCIONES PRACTICAS ANTE LA VULNERACIÓN DE LA SEGURIDAD **PORTUARIA** 

Ante la presencia de una acción delictual en los puertos colombianos, especialmente en los de la zona Atlántica, se han establecido pautas y procedimientos especiales que permiten radicar el hecho ilícito e iniciar el trámite correspondiente en aras al esclarecimiento de los hechos y búsqueda del responsable.

Así, el primer acto que se ejecuta es la DENUNCIA DEL ACTO ILÍCITO, la cual se relaciona en un formulario como el que a continuación mostramos, a manera de ejemplo:

"LISTECA FERNANDEZ DE MACHINE

## **DENUNCIA DE ACTO ILÍCITO**

Fecha:
1. DESCRIPCIÓN DEL BUQUE O DE LA ZONA DEL PUERTO:
NOMBRE DEL BUQUE
PABELLÓN
CAPITÁN
OFICIAL DE SEGURIDAD DE LA SECCIÓN DE SERVICIO PORTUARIO
2. BREVE DESCRIPCIÓN DEL SUCESO C AMENAZA
FECHA, HORA Y LUGAR DEL SUCESO O AMENAZA
3. NUMERO DE LOS PRESUNTOS DELINCUENTES:
PASAJEROSTRIPULANTESOTROS
4. MÉTODO EMPLEADO PARA INTRODUCIR SUSTANCIAS O ARTEFACTOS PELIGROSOS EN LA SECCIÓN DE SERVICIO PORTUARIO O EN EL BUQUE
PERSONAS:

EQUIPAJE:	_CARGA:	
PERTRECHOS:	<del></del>	
OTROS:		
5. TIPO DE SUSTANCIAS O AR DESCRIPCIÓN COMPLETA:	RTEFACTOS PELIGROSOS USADOS,	CON
ARMA EXPLOSIVOS OTRO		
6. a) DONDE ESTABAN ESCON LA SECCIÓN 5, SI SE SABE?	IDIDOS LOS ARTICULOS DESCRITO	S EN
b) COMO Y DONDE SE USAR SECCIÓN 5?	ON LOS ARTICULOS DESCRITOS E	N LA
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		
c) COMO SE BURLARON LAS M	EDIDAS DE SEGURIDAD?	
Z OUE MEDIDAS V DROCEDIM	IENTOS SE RECOMIENDAN PARA EV	/ITAD
QUE SE PRODUZCA UN HECHO		HAK

<del> </del>			
8. OTROS	DETALLES PERT	INENTES:	

## 5. LA SEGURIDAD PORTUARIA Y EL DERECHO MARÍTIMO

Ha resultado una característica cierta el esfuerzo del hombre para conquistar el espacio y tener el dominio del mar. Es necesario, pues, aceptar este hecho fundamental y derivar las consecuencias en lo que respecta al derecho del mar.

El derecho como teoría de la relaciones humanas no puede andar divorciado de la ciencia y de la tecnología. La realidad ofrecida por las modernas aplicaciones de la ciencia y la tecnología ha determinado ya la aparición de un derecho internacional cósmico, relacionado con la utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos.

De la misma manera, el derecho del mar, codificado por primera vez en las conferencias de las Naciones Unidas, de 1958 y 1960, se ha quedado atrás en algunos aspectos de los progresos científicos y tecnológicos.

Los países aspiran a lograr el aprovechamiento de sus recursos marinos y

AVI. LUDAN TO A TOP

submarinos para el beneficio de sus pueblos, y no seria exagerado decir que al lado de la tierra y el aire, el agua y las profundidades oceánicas constituyen la tercera dimensión del dominio del Estado. Esta nueva extensión de la competencia del Estado se realiza en las profundidades oceánicas, en las cuales ya es posible realizar exploraciones y explotaciones de riquezas insospechadas, cuando se redactaban las submarinas en condiciones convenciones de 1958 y 1960. Así, el desarrollo del Derecho del mar tiene en cuenta esas condiciones del mundo contemporáneo. Se ha abierto paso también en las Naciones Unidas, la noción del bien común de la humanidad, aplicada a los fondos marinos y oceánicos. En cierta convenciones internacionales adoptadas en las Naciones Unidas ya citadas, conservan toda su importancia, pero requieren ser complementadas con las nuevas reglas exigidas por la competencia de los países para el estudio y explotación de las riquezas del mar.

Si existe esa alta competencia Estatal en el Océano, mar, y todos los estadios marítimos, máximo debe ser el campo de jurisdicción estatal en los puertos del territorio nacional. Espacio este donde debe verificarse una vigilancia estricta y detallada para el éxito de la travesía en general.

En este sentido, la extensión terrestre del desembarque constituye, igualmente, tema obligado al hablar de la seguridad marítima en general.

Constituye, pues, la Seguridad Portuaria, una especie de seguridad especial

de los barcos que transportan en mar variadas e innumerables mercancías día con día.

# 6. LA SEGURIDAD PORTUARIA Y LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

La Seguridad Portuaria se vislumbra como necesaria desde el mismo momento en que se utiliza el medio marítimo para el transporte de personas y carga. Sin embargo, los primeros principios de seguridad eran individuales y personales, sin ninguna organización global o sistematizada. A partir del momento en que la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL -OMI- es creada, en el año de 1948, la Seguridad Portuaria empieza a tener otros visos y un carácter de mayor importancia, siendo tomado como una necesidad de todos los pueblos.

La ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL se estableció definitivamente en 1959 con el fin primordial de unificar la legislación marítima internacional. Sus aspectos mas importantes han sido la Seguridad Marítima Internacional y la prevención de la Contaminación Marina; su labor ha sido ardua y especializada para lograr establecer un marco legal, que le permita a

cada uno de los estados desenvolverse en reglas armoniosas y uniformes respecto del Transporte Marítimo.

Es lógico suponer que la Economía Internacional depende en gran parte del Comercio Internacional, por ende se hace necesario el establecimiento de reglas internacionales para que las actividades de los buques, con sus cargas y personas a bordo, sufran el mínimo de siniestros durante sus travesías.

El aumento del tráfico marítimo y las sustancias cada vez mas peligrosas que se transportan, han hecho mas agudos los problemas de la Seguridad Marítima. Las embarcaciones de vela del siglo pasado han sido sustituidas por buques de propulsión mecánica.

Son numerosas las cargas que movilizadas por mar, e igualmente resulta numeroso el transporte de sustancias que hoy se consideran peligrosas, tales como los explosivos y los diferentes productos químicos de naturaleza corrosiva, tóxica o reactiva, que se transportan no solo en toneles sino en forma líquida, sólida o gaseosa; para efectos de regulación internacional, se constituyen los hidrocarburos en las sustancias de mayor riesgo por tratarse económica y químicamente en las que proporcionan mas daños; por eso, existen normas especificas que determinan desde la construcción del buque tanquero hasta las medidas que deben tomarse para la exploración,

explotación y transporte de dichos elementos.

A pesar de todas las medidas que se han tomado para tener un transporte marítimo seguro, según informes emitidos por el Departamento de Inteligencia del Lloyd'\_ en Colches (Reino Unido), se presentan cerca de dies mil (10.000) accidentes marítimos anuales, es decir, un promedio de ciento noventa y dos (192) cada semana, lo que equivale a mas de uno por hora.

Por otra parte, la Asociación de Salvamento del Reino Unido realizó, al iniciarse esta década, un estudio que cobijó a Buques-Tanques y de transporte combinado, cuya capacidad mínima fuese de cien mil toneladas muertas, encontrándose 37 desastres, treintiuno -31- de los cuales se produjeron en las embarcaciones mencionadas en primer término.

El Reino Unido se constituye en Sede Central de la OMI por su ubicación estratégica, por ser una de las potencias europeas y por sus actuaciones en este campo, teniendo siempre la intención de mantener la Seguridad Marítima bajo constante revisión, a través de los respectivos cuerpos especializados.

La OMI es una agencia especializada encaminada a obtener un máximo aprovechamiento del medio marino con los mínimos riesgos.

Or Control of the Con

En efecto, su artículo 1o., con la enmienda de 1975 establece entre otros fines, el proporcionar el mecanismo de cooperación entre los gobiernos en el campo de las Relaciones Gubernamentales y de las practicas relacionadas con asuntos técnicos de toda clase, que afecten en transporte marítimo comprometido en el Comercio Internacional, para adelantar la adopción general de las normas practicas mas elevadas en asuntos concernientes a la seguridad marítima y a la eficiencia de la navegación y a la prevención y control de la contaminación marina desde buques y tratar sobre asuntos legales relacionados con tal efecto. Para suplir con sus planes, "La Organización" formula códigos, resoluciones y otros instrumentos legales en los que sienta sus planteamientos para tales fines, además, convoca las respectivas conferencias en las que se adoptan los convenios pertinentes.

Es importante resaltar que en las dos décadas anteriores a la presente, la OMI aprobó treintiun (31) Convenios, respecto de los cuales cumple funciones de secretariado o depositario. De esos, ocho (8) se refieren a Seguridad Marítima y seis (6) a prevenir y controlar la Contaminación Marina; aunque la seguridad también incide en este ultimo fin.



#### 6.1. INTEGRANTES DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

Pueden pertenecer todos los Estados miembros de las Naciones Unidas, así como otros Estados, siempre que se acojan a los procedimientos establecidos en la Convención Constitutiva para su ingreso. Cuenta actualmente con 127 miembros, con interés de mejorar el transporte marítimo y la seguridad en el desarrollo del mismo.

En América Latina, con excepción de Bolivia y Paraguay, todos los países son miembros de esta "Organización"; las razones de Bolivia para su no inclusión obedecen quizá a su carencia de costas, por lo que motivan su no interés.

#### 6.2. ORGANOS QUE CONFORMAN LA OMI

La Organización Marítima Internacional desarrolla sus actividades con eficiencia y especialidad, a través de los siguientes órganos:

#### 6.2.1. La Asamblea

Es el máximo órgano decisorio de "La Organización". Está constituida por todos los integrantes de la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y sesiona cada dos (2) años con el objeto de actualizarse y ponerse acorde con la ciencia, la tecnología y los cambios que hayan podido presentarse durante el tiempo de receso. También determina las actividades a seguir, su política y el respectivo presupuesto, fijando las contribuciones que deben cancelar sus integrantes.

De igual manera, sugiere a los Estados, la adopción de medidas tendientes a la Seguridad Marítima y al control de la contaminación del medio marino.

#### 6.2.2. El Consejo

Vigila que las actividades y pautas fijadas por el máximo órgano decisorio se cumplan. Gobierna la Organización durante el tiempo de receso de la Asamblea.

Tiene 32 consejeros, cuyo períodos es de dos (2) años.

34 CHIVEESIDAD DE CARTAGERA CELIOTECA FERNANDEZ DE MADRIT

#### 6.2.3. Comité de Seguridad Marítima

Se ocupa de los siguientes puntos:

- Examina las cuestiones propias de la competencia de "La Organización", concerniente a la ayuda a la navegación.
- Marca los derroteros técnicos en la construcción y alistamiento de buques en la medida que interesen a la Seguridad.
- Elabora reglamentos destinados a prevenir abordajes.
- Reglamentaciones en torno a la seguridad en el mar.
- Efectúa informes hidrográficos.
- Realiza encuestas sobre accidentes marítimos, salvamentos de bienes y personas.
- Manipulación de cargas peligrosas.

Por lo anterior, este órgano es el más importante desde el punto de vista técnico y es abierto a los miembros de la OMI. Así mismo, en él se discuten y proyectan diferentes aspectos relacionados con la seguridad, por lo que sería muy difícil cumplir con sus obligaciones actuando como un solo ente; es por esto que se ha dividido en once (11) Sub-Comités y varios cuerpos subsidiarios, teniendo cada uno de ellos que analizar y proponer medidas para las siguientes áreas:

- Proyecto y equipo de buques.
- Subdivisión, estabilidad y líneas de carga.
- Protección contra incendios.
- Dispositivos de salvamento.
- Seguridad de la navegación.
- Radiocomunicaciones
- Normas para la formación y guardia.
- Seguridad de los buques pesqueros
- Contenedores y carga.
- Graneles químicos (órgano subsidiario del comite de seguridad marítima
   y del comité de protección del medio marino).
- Mercancías peligrosas.



Este Comité adopta y desarrolla los mas altos estándares de Seguridad Marítima, para lo cual obtiene la cooperación de los otros organismos intergubernamentales que participan en este proceso.

El transporte, las comunicaciones y demás actividades conexas no pueden mantenerse alejadas de la organización y del Comité, porque no se lograría mantener la navegación como una actividad segura, en la que es posible en un momento dado proporcionar a los ocupantes y cargas la ayuda precisa en el momento requerido.

Entre los objetivos finales de este Comité tenemos:

- Facilitar a los países con menos recursos económicos y tecnológicos de toda la instrucción necesaria para que los planes de la OMI se lleven a cabo.
- Estimular la cooperación regional entre los gobiernos como un medio de evitar y disminuir los conflictos internacionales.
- Promover los estándares y medidas relacionadas con la Seguridad

Marítima para que sean acogidas por los diferentes Estados.

### 7. ANÁLISIS LEGISLATIVO O REGLAMENTARIO DE LA FIGURA

D

Debemos iniciar comentando que no encontramos definido plenamente un encuadre normativo con respecto de nuestra Unidad de Análisis; probablemente en razón de la poca legislación existente atinente al tema. Solo pocas leyes analizan el tema, entre ellas contamos con la Ley 1 de 1991, que dispone principios de reestructuración en el sistema portuario en Colombia, es la que privatiza los muelles del Estado y marca los lineamientos de las políticas para lograr la transición que por los actuales momentos pasan los muelles del país.

El tema sí es constantemente tratado en convenciones internacionales, con la intención de verificar avances en lo relacionado a la seguridad portuaria y a la actividad marítima, al igual que con el fin de elaborar planes de seguridad.

Y en este sentido, buscando relaciones del teme sub-análisis con teorías provenientes de otros niveles sociales, poco ha sido lo que se ha obtenido; sin

embargo, existen conceptos que tratan de ilustrar acerca del tema, y que muestran la génesis de lo que hoy por hoy es considerado como el fundamento de una excelencia en los niveles de la actividad portuaria de nuestro país.

El estudio presente encuentra desarrollo en las distintas leyes, Convenciones y Reglamentos que a nivel internacional y nacional se han generado, tal es el caso, en cuanto a ley, de la 1 de 1991, y en cuanto a reglamentos, las MEDIDAS PARA PREVENIR ACTOS ILÍCITOS CONTRA PASAJEROS Y TRIPULANTES A BORDO DE LOS BUQUES, expedido por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL -O.M.I.-

Las diferentes reglamentaciones y convenciones indican que sobre nuestra Unidad de Análisis se han realizado diversos estudios y se han elaborado diferentes publicaciones que tratan de explicar en detalle lo atinente a la seguridad en puertos, a la importancia de ésta y a la contribución efectiva que realiza sobre la actividad Portuaria, y por ende a la economía de nuestro país.

Uno de estos estudios, sobre el cual versará en gran medida nuestra investigación, es la que plantea que una de las características esenciales del manejo efectivo de la Seguridad es la investigación exhaustiva de los accidentes y su ejecución.



Establece el citado estudio sobre seguridad portuaria, elaborado por la O.M.I., que el objetivo principal de la investigación sobre este tipo de seguridad es la de prevenir accidentes, y contribuir en el buen desarrollo de los puertos, al tiempo que se evita la comisión de ilícitos en ellos. Para ello identifican las deficiencias del actual sistema y establecen recomendaciones correctivas.

En lo relacionado con los accidentes, es menester acotar que la gran mayoría de ellos tienen mas de una causa; los estudios han mostrado que los accidentes tienen de 10 a 30 factores casuales, y a menudo existen causas fundamentales de fuera de lugar de accidente. La identificación adecuada de tales causas requiere investigación oportuna y metódica, yendo mas allá de la evidencia inmediata. El acercamiento correcto a cualquier accidente o casi accidente es que puede este ser una indicación de deficiencia o falla en el manejo de la operación.

En igual forma, el evitar la comisión de acciones ilícitas en los puertos, tales como el traspaso de mercancías no permitida por la legislación de un país es fundamento especial del ya relacionado estudio.

Muchas resoluciones han sido expedidas a efectos de prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación. Una de ellas es la Resolución A. 584(14), la cual se expidió al

observar, con gran preocupación, el peligro que supone para los pasajeros y tripulantes, el creciente número de sucesos en que están involucrados la piratería, los robos a mano armada y otros actos ilícitos perpetrados contra buques y embarcaciones menores, o a bordo de los mismos, anclados y en navegación.

Con anterioridad ya había sido expedida la resolución A.545(13), en la que instaba a iniciar la adopción de una serie de medidas para combatir los actos de piratería y de robo a mano armada contra buque y embarcaciones menores en la mar.

La Resolución A.584(14) reconoció la necesidad de que la Organización ayude a elaborar medidas de carácter técnico convenidas en el plano internacional para acrecentar la salvaguardia y reducir los riesgos para la vida de los pasajeros tripulantes a bordo de los buques. Con este reconocimiento, la resolución en mención hizo un llamamiento a todos los gobiernos, autoridades y administraciones portuarias, propietarios, armadores, capitanes y tripulaciones de buques para que, lo antes posible, tomasen las medidas encaminadas a revisar y, según sea necesario, fortalecieran la salvaguardia en los puertos y a bordo.

Así, con la presente investigación se trata de establecer un estudio integral, con la ayuda de los trabajos ya existentes, acerca de la Seguridad en los puertos de la Costa Atlántica Colombiana.



# 8. ASPECTOS GENERALES ATINENTES A LA SEGURIDAD PORTUARIA

#### 8.1. FORMAS DE EVADIR LA SEGURIDAD

El negocio del contrabando hace que día a día sus traficantes se ingenien y busquen nuevas y variadas formas de introducir esta clase de mercancía a un determinado puerto.

Por ejemplo, el encubrimiento en remolques y contenedores comerciales es uno de los métodos principales utilizados o para introducir contrabando en países como los Estados Unidos. Por mucho tiempo, las posibilidades de detección y el número de decomisos relacionados con este método de contrabando fueron tan reducidos que no permitían efectuar un análisis. En los últimos años, ciertas unidades de inteligencia han elaborado varios programas de detección, y los Equipos para Combatir el Contrabando los han puesto en práctica. Entre esos programas están los de modelos de selección

de carga para ayudar a identificar cargas y contenedores de elevado riesgo con el fin de someterlos a un examen minucioso.

En el caso concreto de los Estados Unidos, desde el momento en que se manufacturan los productos de importación, hasta el momento en que el importador los introduce en este país, muchas personas tienen acceso a la mercancía y la oportunidad de encubrir contrabando en el envío. Cuando se ha descargado el envío, una serie de individuos tienen acceso a él, y pueden sacara el contrabando antes de que pase por la aduana. Aunque los inspectores de aduana supervisan la descarga del envío y los contenedores, el volumen es tan grande que es prácticamente imposible impedir el acceso de personal no autorizado. Las conspiraciones internas en las que participan algunos empleados de las líneas marítimas o estibadores limitan aun mas las posibilidades de interceptar contrabando oculto en contenedores.

Casi todos los tipos de carga se prestan al encubrimiento de narcóticos. El embalaje de contenedores hace que disminuyan considerablemente las posibilidades de descubrir contrabando.

Los contenedores, debido a su tamaño, a la variedad de su contenido y la renuencia de los inspectores de aduana al abrirlos, son un medio excelente que emplean los narcotraficantes para introducir grandes cantidades de

contrabando. Durante muchos años, desgraciadamente, la inspección física de los contenedores que realiza el servicio de aduanas en la mayoría de nuestros puertos de entrada se ha limitado a un examen superficial.

## 8.2. TÉRMINOS DE COMPRENSIÓN VITAL EN MATERIA DE SEGURIDAD PORTUARIA

Para asimilar en detalle todo el procedimiento de seguridad en puertos, es requisito indispensable el manejar ciertos términos de usual manejo en el tema de aplicación:

REMOLQUE: Un remolque estándar es un bien de cuarenta pies con ocho llantas, por lo general, de aluminio. El chasis y la caja son una sola unidad.

CONTENEDOR Y CHASIS: Contenedor de carga de veinte o cuarenta pies, por lo general, de acero acanalado. El contenedor y el chasis son dos unidades separadas que se ensamblan durante el desembarco para poder remolcar el contenedor con un tractor.

REFRIGERADOR: Un contenedor o remolque frigorífico de veinte o cuarenta pies. La unidad de refrigeración suele estar instalada en la parte delantera. Cuatro pulgadas de aislamiento separan las paredes internas y externas, en el

techo interior y en el suelo. La pared protectora está colocada aproximadamente a 18 pulgadas de la pared delantera con la parte inferior abierta. Conductos de aire cubiertos con lona dejan pasar aire frío desde la unidad de refrigeración de la pared delantera hasta la parte trasera.

REMOLQUE CISTERNA: Contenedor de gas o liquido no envasado. Puede ser de diferentes tipos de construcción.

#### 8.3. INSPECCIÓN SOBRE ELEMENTOS DEL PUERTO

#### 8.3.1. Inspección de Remolques

Resulta conveniente primero, al inspeccionar un remolque, observar el techo desde cierta distancia. Este debe aparecer plano. Si se ve abombado o tiene una elevación obvia, es conveniente observarlo de cerca. Uno de los métodos que utilizan los contrabandistas es el de colocar paquetes planos de narcóticos sobre el techo verdadero y luego colocar otra plancha de material techado sobre el contrabando y doblarla alrededor de los bordes para asegurarla. La porción sobresaliente del techo comenzaría a elevarse a unos cuantos centímetros de los bordes para hacerla invisible desde el lado del



remolque.

Es importante también examinar los números de los contenedores. No existe un sistema universal para numerarlos. Cada compañía tiene su propio sistema. La mayoría de los contenedores tiene entre seis y ocho dígitos precedidos de un código de cuatro letras que indica la propiedad del contenedor. Al observar los números, hay que comprobar si hay uniformidad entre un contenedor y otro respecto al numero de dígitos. Los números de los contenedores sospechosos suelen estar pintados a mano en forma no profesional; el color de la pintura y el número de dígitos pueden ser diferentes de los otros contenedores. Al examinar los manifiestos, hay que fijarse si hay números de contenedores divergentes que suelen identificar a los contenedores de propiedad privada por oposición a los arrendados. Los de propiedad privada representan mas riesgo por cuanto hay en ellos mas oportunidades de modificar su construcción. En cierta ocasión, se utilizo una cinta con un numero falso para cubrir el numero legítimo en el exterior de un remolque frigorífico vacío que contenía Narcóticos.

El remolque estaba registrado en el manifiesto bajo ese numero. Una vez colocado en el patio de remolques, se podría quitar la cinta con el numero falso. De ese modo, el remolque hubiera pasado desapercibido y evitado la inspección. Luego, el traficante hubiera podido sacar los narcóticos a su

¢.

comodidad.

Deben examinarse, en igual forma, los sellos en las puertas de los remolques, para asegurarse así de que estén intactos y correspondan a los números del manifiesto. En algunos casos, los sellos plásticos que utilizan algunos compañías navieras se han abierto y sellado nuevamente con pegamento. Con frecuencia, los remolques con sellos rotos han sido robados o contienen narcóticos. Es menester fijarse en si hay números de sello que no corresponden al manifiesto o sellos distintos de los acostumbrados. De tal forma, hay que tratar de familiarizarse con los tipos de sellos que utilizan las diversas compañías.

Es bien sabido que las cubiertas o llantas de los remolques sirven parra ocultar narcóticos. La marihuana, cocaína, heroína, etc., se coloca entre el neumático y el interior de la llanta o cubierta. Al inflar el neumático, se forma un cierre hermético. No hay olor de marihuana al dejar escapar el aire del neumático. No siempre se puede confiar en los perros detectores cuando se emplea este tipo de encubrimiento. A continuación se mencionan algunas técnicas que pueden servir para descubrir narcóticos ocultos en las cubiertas o llantas de los remolques.

Primero se debe comprobar que ninguna de las ocho llantas está desinflada; luego, con un medidor de presión para llantas de camión, se verifica que la presión del aire en las llantas, para determinar que estén bien infladas. La presión normal es de ochenta libras. La que contienen marihuana suelen indicar treinta libras de presión o menos, pero al colocarlas aun parecen relativamente sólidas.

Otra forma de examinar una llanta bien inflada es colocando los dedos de una mano sobre la rodadura de la llanta y golpeándola ligeramente con la otra mano. Si solo hay aire, se deberá sentir una vibración bien definida en la punta de los dedos. Si hay algo sólido adentro, habrá otra vibración. La misma falta de vibración se observará en una llanta desinflada.

Hay que observar las tuercas de sujeción y otras piezas utilizadas para montar la rueda, para fijarse en el hecho de si hay arañazos recientes en las tuercas de sujeción, las rodaduras o los tapacubos, que podrían indicar un desmontaje reciente. A veces, las tuercas de sujeción se cubren de lodo, grasa o pintura para ocultar los arañazos. Hace poco se descubrió la aplicación de sustancias corrosivas a las piezas de metal para acelerar la oxidación de los arañazos recientes.

Si persiste la duda respecto de una llanta, se debe desmontarla o taladrarle la rodadura. Si se taladran son los lados entonces no se podrá reparar. Tanto el olor o los residuos de marihuana, como los residuos de cocaína o heroína, quedaran en la barrena.

Debajo del chasis está el sistema de presión de aire de los frenos del remolque. Este sistema incluye tanques de aire comprimido, y es bien sabido que en esos tanques se puede ocultar marihuana.

Un chasis suele tener entre uno y cuatro tanques situados entre las ruedas del remolque. Los tanques deberán tener mangueras conectadas con una válvula al lado del tanque que van hasta los tambores de freno. Generalmente, los tanques que contienen marihuana están cortados en un extremo y se han vuelto a soldar, lo cual deja una marca de soldadura reciente. Con frecuencia se vuelve a afianzar el chasis con tuercas nuevas. Cuando se han utilizado las mismas tuercas, hay señales de uso reciente. A menudo las mangueras no están conectadas con los tanques. A veces el tanque se ha pintado recientemente para ocultar las marcas de soldadura. Si el tanque solo contiene aire, se puede oir un sonido claro al golpearlo. La parte inferior del chasis suele tener una capa uniforme de suciedad.

Cuando se han modificado los tanques, la suciedad es irregular y suele haber huellas dactilares.

Debajo del chasis hay dos vigas que forman el armazón. Entre esas dos vigas hay un espacio de treinta pies de largo por tres de ancho con catorce pulgadas de fondo. Los contrabandistas pueden soldar una placa de acero a través de este lugar. El compartimiento tiene cabida para unas ochocientas libras de narcóticos. El espacio entre las vigas deberá estar abierto y ha de verse el suelo de metal o madera del remolque o de la plataforma.

En la parte anterior del remolque donde se engancha el camión hay una placa con un perno que sujeta el remolque al camión. Detrás de esa placa suele haber un espacio abierto, que se puede inspeccionar a través de pequeños aquieros situados a un lado de la placa o a un lado del remolque mismo.

Al abrir la puerta del remolque se debe tratar de identificar los olores que emanen de él. El calor, la falta de ventilación y la duración de los viajes por mar hacen que se concentren los olores de la carga. Se debe investigar cualquier olor no identificado.

Después de abrir el remolque hay que tratar de verificar que la longitud interior sea correcta. Uno de los métodos mas comunes de pasar contrabando en un



remolque es el de construir en el interior una pared falsa frente a la pared original al fondo del remolque. El espacio entre las dos paredes se llena de contrabando. Una inspección superficial no revelará la segunda pared. Los remolques suelen medir cuarenta pies de largo. Si la longitud interior es menos de cuarenta pies, es vital que se observe detenidamente la pared del frente. La persona encargada de la inspección debe colocarse a un lado del remolque, observar el exterior y la pared interior del remolque, y comparar la longitud y la profundidad. Otro método es el de contar los espacios entre las riostras del techo interior del remolque. Cada espacio mide aproximadamente dos pies. Un remolque de cuarenta pies deberá tener veinte espacios y uno de veinte pies diez espacios. Un medidor electrónico o una cinta métrica son medios muy eficaces para detectar paredes interiores falsas. Hace poco, en el puerto marítimo de Miami, se descubrió una pared falsa de sólo ocho pulgadas de fondo que contenía 1.100 libras de marihuana.

El interior de muchos remolques está revestido de paredes de metal, de fibra de vidrio o de madera que protegen la pared exterior del remolque contra los daños que pueda ocasionar la carga. Hay que examinar las paredes interiores para determinar si se han modificado o desmontado recientemente. Hay que fijarse si la pared tiene remaches nuevos o distintos de los demás. Hay que observar si hay pegamento o calafateo reciente alrededor de los paneles de la pared que podría significar que se trata de contener los olores.

55

Es menester taladrar los paneles nuevos o los lugares sospechosos. Al

examinar la pared delantera es conveniente asegurarse de que haya un

refuerzo de metal en las dos esquinas superiores. Si el remolque tiene las

dos esquinas anteriores superiores en ángulo perfectamente recto, está

justificando efectuar una inspección adicional.

Siempre que se vea todo el techo intérior de un remolque cubierto de madera

es conveniente examinarlo detenidamente. Por lo general, deberá poder verse

parte de las riostras del techo.

Debe examinarse el grosor de la madera de los suelos taladrando o tocando la

parte superior e inferior cerca de la puerta. Es menester fijarse si el suelo

tiene madera nueva, y hay que asegurase de que se vea por dentro y por

debajo del remolque. Es conveniente observar el nivel del suelo y asegurarsé

de que no se haya alzado.

El mejor método para descubrir paredes falsas es el de taladrar las paredes del

remolque. No se debe taladrar al azar. Hay que utilizar los métodos si es

posible. TODO AGUJERO QUE HAGA EN LA PARED DISUADIRA UNA

ENTREGA CONTROLADA.

54

Otro tipo de remolque es el "furgón de mudanzas". Al colocarse a un lado del remolque puede ver que la parte del frente tiene una hendidura donde se engancha el camión. En el interior del remolque, esta hendidura forma una plataforma de aproximadamente dieciocho pulgadas de alto por seis pies de hondo. El frente de la plataforma de dieciocho pulgadas suele estar cubierto con una placa de acero. A veces, ésta se mueve hacia delante y se forma un compartimiento pequeño.

Es importante inspeccionar minuciosamente esa zona. Si el remolque tiene una plataforma en el interior, debe tener una hendidura en el exterior.

#### 8.3.1.1. Aspectos Importantes del Remolque :

#### 8.3.1.1.1. Aspecto Exterior

En lo atinente a la apariencia exterior de todo contenedor, éste debe tener los siguientes aspectos básicos:

- 1. El techo debe ser plano
- 2. En cuanto a los números del contenedor se debe:
  - Examinar el número de dígitos
  - Verificar si los números se han estarcido o pintado a mano.
  - Comprobar si hay variación en el color de la pintura y si tienen una apariencia no profesional.
- 3. Sellos apropiados intactos
- 4. En cuanto a las cubiertas o llantas se debe :
  - Determinar la presión correcta
  - Comprobar golpeando ligeramente con la mano
  - Examinar el aspecto físico del montaje.



- 5. Sistema de Frenos
- 6. Compartimientos falsos por debajo
- 7. Compartimientos pequeños dentro de la placa de remolque

#### 8.3.1.1.2. Aspecto interior

Ya en la parte interna del contenedor se deben dar paso a las siguientes pautas:

- 1. Comprobación de la longitud del interior, lo cual se logra verificando lo siguiente:
  - Contando los espacios del techo interior
  - Midiendo con una cinta métrica
  - · Comparando con el exterior.
- 2. Paredes de madera, de metal o de fibra de vidrio que revisten las paredes de metal del remolque. En estas paredes se debe:
  - Examinar los remaches.
  - Observar si hay pegamento o calafateo reciente

- Examinar las secciones nuevas o de diferente tipo de madera, de metal o de fibra de vidrio.
- Inspeccionar las zonas sospechosas taladrando los paneles o desmontándolos.
- Examinar la pared delantera que suele tener cierto tipo metal que refuerza las esquinas superiores.
- 3. Suelos Examinar el grosor del interior al exterior.
- 4. Techo Asegurarse de que se vean las riostras.
- 5. Identificar todos los olores.
- 6. Remolques de los "furgones de mudanzas" con "hendidura" en la parte anterior, en los cuales hay que notar:
  - Tienen adentro una plataforma de dieciocho pulgadas de alto por seis pies de largo.
  - Deben tener la plataforma interior con el extremo vertical de acero y la parte superior de madera.

7. Comprobar que no haya un compartimiento falso que extienda la placa de acero mas cerca de la puerta o que cubra la placa.

#### 8.3.2. Inspección del Chasis y el Contenedor

La inspección del exterior de un contenedor de carga sobre un chasis es básicamente la misma que la de un remolque. Dentro del contenedor hay unas cuantas zonas adicionales que inspeccionar. La mayoría de los contenedores de carga, de acero, tienen bloques de acero en cada una de las cuatro esquinas superiores para poner pasadores de seguridad y cables de izar. Esos son de acero y sobresalen de las esquinas interiores del remolque aproximadamente cuatro pulgadas por lado. Si esos bloques no son visibles, o si al golpearlos se produce un sonido que no sea de acero grueso, se debe examinar la pared minuciosamente. Las observaciones ya mencionadas son importantes para determinar la longitud interior del contenedor, y, por consiguiente, para descubrir las paredes falsas.

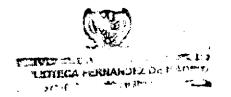
#### 8.3.2.1. Aspectos importantes de Estos Elementos

#### 8.3.2.1.1. Aspecto exterior.

Se da igual que con los remolques.

#### 8.3.2.1.2. Aspecto interior

- a. Casi todos los contenedores tienen, en cada una de las cuatro esquinas interiores superiores, un bloque de izar y de refuerzo, de acero, de cuatro pulgadas cuadradas.
- b. Casi todos los contenedores tienen paredes verticales de acero acanalado. La mayoría de los canales tienen entre tres y cuatro pulgadas de ancho. En las paredes laterales al frente del contenedor hay una zona no acanalada de dieciocho pulgadas de ancho con orificios de ventilación en la parte superior. Siempre debe haber entre dos y tres secciones acanaladas estrechas entre la pared delantera y la zona no acanalada en la pared lateral.



#### 8.3.3. Inspección de los Remolques Frigoríficos

La inspección del exterior de los contenedores o remolques frigoríficos es básicamente la misma que la de los remolques y contenedores para carga en seco. Entre los otros lugares que se deben inspeccionar están el tanque de combustible externo para el motor del refrigerador, el motor mismo y la parte superior del techo. Se ha tratado de introducir marihuana oculta en la zona de aislamiento del techo de los remolques frigoríficos. El techo se abre desde fuera y se reemplaza el aislamiento con marihuana.

Cuando se esté de pie sobre el techo, hay que fijarse si hay remaches nuevos, material de techado nuevo o calafateo reciente. Al caminar, el techo debe ser firme, no blando ni flexible. Hay que percatarse de si el techo tiene a todo lo largo un doblez, lo cual indica que se ha levantado de un lado y se ha doblado. El techo suele estar afianzado firmemente contra las riostras de apoyo del armazón del techo. Debe perforarse el techo si existe la posibilidad de que haya levantado recientemente. El olor o los residuos de la marihuana quedarán en la barrena. Al taladrar se debe tratar de no atravesar las paredes exteriores e interiores; ello podría causar una pérdida de aire frío y posible daño por el agua a la carga refrigerada. Si es posible, siempre se debe

taladrar desde el interior, lo cual permite mantener intacto el sello exterior.

En el puerto de Miami, los traficantes han utilizado frecuentemente las paredes interiores de los remolques frigoríficos. Cuando utilizan las paredes laterales quitan los paneles interiores y el aislamiento. Luego, ponen el contrabando en el espacio de aislamiento y vuelven a colocar los paneles.

Los traficantes también han utilizado frecuentemente el espacio interior delantero de las unidades de refrigeración. La mayoría de los remolques frigoríficos tienen una pared protectora de madera o de fibra de vidrio construida dentro de la parte exterior delantera, con un espacio de dieciocho pulgadas entre ambas. Ese espacio permite que el aire circule desde el suelo hasta llegar nuevamente a la unidad de refrigeración, y se ha utilizado con frecuencia para ocultar estupefacientes. La parte interior de la unidad de refrigeración sobresale a través de la pared protectora en el centro de la parte superior. A veces, los traficantes desplazan hacia atrás la pared protectora para agrandar el espacio detrás de ésta. Al hacerlo, se reduce considerablemente la parte visible de la unidad de refrigeración. De vez en cuando, la unidad queda completamente cubierta y solo se ven los conductos de aire que salen a través de la pared protectora. Los conductos de aire, generalmente de lona o plástico, salen de la unidad de refrigeración a lo largo del techo interior para distribuir el aire frío por todo el remolque. Hay que asegurarse de que no haya paquetes pequeños en los conductos.

THE SECRETARY OF THE SECOND

El borde interior de la pared protectora suele estar a unas ocho pulgadas por encima del suelo. Ello permite que el aire circule por debajo y regrese a la unidad de refrigeración. En un remolque frigorífico vacío el inspector puede examinar el espacio detrás de la pared protectora mirando por debajo con un espejo y una linterna. Si ese espacio está bloqueado o no se puede ver, debe ser inspeccionado detenidamente.

#### 8.3.3.1. Aspectos Importantes de los Remolques

#### 8.3.3.1.1. Aspecto exterior.

Se tiene que tener el mismo que con los remolques, además de que hay que ejecutar las siguientes acciones:

- 1. Inspeccionar alrededor de la unidad de refrigeración y en el tanque de combustible.
- 2. Observar si el techo de metal tiene:
  - REMACHES NUEVOS
  - MATERIAL NUEVO. UN DOBLEZ A TODO LO LARGO DEL TECHO

CONCRETE TO THE PROPERTY OF

#### DEL REMOLQUE.

3. Al ejercer presión el techo no debe ser blando sino firme.

#### 8.3.3.1.2. Aspecto interior del remolque frigorífico

En cuanto al interior del remolque frigorífico se deben verificar siempre las siguientes acciones:

- 1. Al ejercer presión, las paredes y el techo deberán ser firmes.
- 2. Observar si hay remaches flojos, distintos o nuevos.
- 3. Observar si hay calafateo reciente
- 4. Unidad de refrigeración, sobre la cual hay que :
  - calcular la profundidad visible hasta la pare protectora.
  - Inspeccionar el interior de la unidad si no esta funcionando.
  - Inspeccionar detrás de la pared protectora.

#### 8.3.4. Inspección de los Remolques Cisterna

La inspección del chasis de los camiones cisterna es similar a la de otros tipos de chasis. A veces, hay que examinar las cajas de almacenamiento, válvulas y portamangueras. Por lo general, hay dos tipo de camiones cisterna. El primero se emplea para líquidos. Hay que fijarse si el exterior del deposito tiene marcas de soldadura y demasiada mugre o grasa que podría ocultarlas. Antes de abrir las tapaderas superiores se debe comprobar qué contiene el manifiesto. Si es una substancia peligrosa es menester abrirlas con cuidado o no abrirlas. Se pueden hacer arreglos ulteriores para inspeccionar el deposito con ayuda del consignatario. Al abrir las tapaderas de los depósitos hay que tener cuidado porque la presión del vapor interna puede abrirlas de golpe. Si es posible, hay que explorar el líquido con una sonda, nunca debe meterse las manos. Si el deposito esta vacío, hay que examinar el interior con una linterna.

El segundo tipo de camión cisterna se emplea para gas a presión. Los inspectores de aduana no están autorizados para abrir los depósitos a presión. La única excepción seria la de abrir parcialmente la válvula de un deposito vacío o de uno que contenga un producto inocuo, para verificar el olor. Sin

embargo, entre la chapa exterior del deposito y el cilindro interior a presión suele haber una capa de aislamiento. Si las cubiertas de la placa de inspecciono se han quitado recientemente, existe la posibilidad de que haya contrabando bajo la capa de aislamiento. Según el tipo de tapas, es posible que tenga que pedir al consignatario que las abra. NUNCA DEBE ABRIRSE, BAJO NINGUNA CIRCUNSTANCIA, LA CUBIERTA DE UNA TAPADERA A PRESIÓN EN ESTE TIPO DE DEPOSITO.

#### 8.3.4.1. Aspectos Importantes de los Remolques Cisterna

#### 8.3.4.1.1. Aspecto exterior

La inspección del chasis es igual a la del remolque. Examinar todas las válvulas y cajas de almacenamiento en el chasis.

#### 8.3.4.1.2. Aspecto interior

En el espacio interno del remolque se debe verificar la Inspección del Deposito de líquidos, teniendo cuidado de:

- Abrir con cuidado las tapaderas superiores y sondear el liquido si es posible.
- Fijarse si el exterior del deposito tiene marcas de soldadura recientes o demasiada mugre o grasa.
- Tanques de gas a presión
- Inspeccionar el aislamiento alrededor del interior del deposito.

En igual forma, internamente se debe proceder a:

- Fijarse si la pared exterior tiene remaches nuevos o señales de que se han quitado recientemente.
- Observar si se han quitado recientemente las tuercas de sujeción de todas las tapaderas.
- 3. Proceder con cuidado y abrir parcialmente una de las válvulas (si el contenido no es tóxico) para examinar el olor.
- 4. No abrir el interior del deposito.

#### CONCLUSIONES

Podemos bien concluir de todo lo expuesto en el decurso del presente trabajo lo siguiente:

- a) Los procedimientos y medidas de seguridad reducen la vulnerabilidad de la sección del servicio portuario. Todo aumento en el grado de amenaza determinará decisivamente el número y tipo de las medidas de seguridad utilizadas y la intensidad de los procedimientos adoptados. Durante los breves períodos de mayor amenaza, cabrá acrecentar la seguridad, haciendo uso de recursos humanos adicionales.
- b) La difusión y el intercambio rápidos y continuos de información, lo mismo que un programa de formación permanente y de profundidad, contribuirán a mantener procedimientos de seguridad eficaces en puertos y buques, además de permitir que los Estados, las secciones de servicio portuario, los operadores y los capitanes adapten sus procedimientos a los cambios de las condiciones y a las amenazas especificas o generales que hayan de

afrontar. Para brindar impulso a todo este proceso de comunicación, es menester que los puertos cuenten con un amplio equipo computarizado, con tecnología avanzada para el normal y eficiente cumplimiento de sus funciones.

- c) Las medidas eficaces de seguridad del puerto y del buque requieren comunicaciones eficientes en ambos sentidos para el intercambio de información en todos los niveles, tanto dentro como fuera de cada país, como con los gobiernos y las organizaciones interesadas. La difusión rápida, clara y ordenada de tal información es vital para el éxito del programa de seguridad.
- d) Algunos de los serios problemas que hacen frente los puertos colombianos son: EL GRADO DE ACCIDENTALIDAD EN ELLOS, EL TRATAMIENTO A LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS, y en igual forma, EL AREA LIMITADA EN QUE SE REALIZAN LAS ACTIVIDADES DE CARGA Y ALMACENAMIENTO, creando así graves problemas de seguridad. Los planes de contingencia deben incorporar elementos claros y precisos para la solución de estos problemas.
- e) La industria marítima constituye un elemento vital para el desarrollo y crecimiento económico y social de nuestros países. Dentro de ella, la seguridad portuaria desempeña un papel importante, que va a coadyuvar a

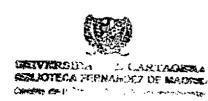
T INTERCEDIAL .

mejorar la eficiencia y eficacia portuaria, el control y la aplicación de leyes, así como facilitar a mejorar la imagen del puerto y a impulsar su marketing al exterior.

f) Los cambios recientes en la propiedad de los puertos del hemisferio han ocasionado altos problema de adaptación y transición, al tiempo que han generado problemas en las cuestiones laborales, lo cual requiere de soluciones coordinadas entre el gobierno y los sindicatos. La reconvención laboral podría ser uno de los instrumentos importantes para esa solución.

#### **BIBLIOGRAFÍA**

- ♦ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. El Nuevo Derecho del Mar, Editorial Imprenta Nacional, Bogotá, 1983.
- SALON FRANCO, Nicolás. Aspectos actuales del Derecho del Mar. Reseña
   Histórica-Jurídica. Editorial Imprenta Nacional, Bogotá, 1986.
- ◆ ANCHORAGE DAILY NEWS, Page 1B, Octubre 15 1995.
- ♦ CHARLESTON DAILY MAIL, Page 4a. Junio 29 de 1994.
- ◆ REDISEÑO DE LA SEGURIDAD PORTUARIA EN COLOMBIA. Estudio de la O.M.I. 1995.
- Seminario taller comisión permanente del pacifico sur, Editorial Ecuador,



Quito 1982.

- ◆ COLEGIO DE ABOGADOS ESPECIALISTAS EN DERECHO AMBIENTAL.

  Derecho Ambiental Colombiano-I, Editora Guadalupe Ltda, Bogotá, 1979.
- ◆ REVISTA CAMBIO 16, Edición 201, 1994.
- ♦ NUEVO CÓDIGO DE COMERCIO COLOMBIANO LEGIS.