CURSO

SERVICIO DE VIGILANCIA EN PUERTOS

ESPECIALIDAD PARA VIGILANTES DE SEGURIDAD

(CURSO HOMOLOGADO POR EL MINISTERIO DEL INTERIOR)

ÍNDICE

TEMA 1.- >PUERTOS MARÍTIMO; CONCEPTO, CARACTERÍSTICAS Y CLASES. DESCRIPCION FUNCIONAL DE LAS OPERACIONES QUE SE REALIZAN EN UN PUERTO. AGENTES INTERVINIENTES, ORGANISMOS OFICIALES.

TEMA 2.-> LA PROTECCIÓN MARÍTIMA DE LOS PUERTOS, CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES Y LAS INSTALACIONES PORTUARIAS. SISTEMA DE SEGURIDAD PÚBLICO: DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL Y MATERIAL DE COMPETENCIAS DE LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD EN MATERIA DE SEGURIDAD.

TEMA 3.- LA PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS BIENES E INFRAESTRUCTURAS A PROTEGER IDENTIFICACIÓN DE LOS PUNTOS VULNERABLES. ORGANIZACIÓN Y EJECUCIÓN DE LAS TAREAS DE PROTECCION Y VIGILANCIA DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA, ACCESO, EQUIPAJE Y MERCANCÍAS. ZONAS RESTRINGIDAS.

TEMA 4.- MERCANCIAS PELIGROSAS, EXPLOSIVOS, GASES COMPRIMIDOS LICUADOS O DISUELTOS A PRESIÓN, SUSTANCIAS INFLAMABLES, SUSTANCIAS TÓXICAS E INFECCIOSAS, MATERIALES RADIOACTIVOS. OTRAS SUSTANCIAS PELIGROSAS.

TEMA 5.- >PLANES DE EMERGENCIA Y NORMAS DE SEGURIDAD, TÉCNICO INDUSTRIAL.
PRIMERA RESPUESTA ANTE VERTIDOS CONTAMINANTES.

TEMA 6.- >PLANIFICACIÓN DE LA SEGIRURIDAD. DETECTORES PERIFÉRICOS, LASER, CABLES MICROFÓNICOS, DETECTORES DE DOBLE TECNOLOGÍA PARA EXTERIORES, DISPOSITIVOS ANTI ATRACO.
TIPOS DE ALARMA Y RESPUESTAS A LAS MISMAS.

TEMA 7.- COLABORACIÓN CON LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD.

TEMA 1.- >PUERTOS MARÍTIMO; CONCEPTO, CARACTERÍSTICAS Y CLASES. DESCRIPCIÓN FUNCIONAL DE LAS OPERACIONES QUE SE REALIZAN EN UN PUERTO. AGENTES INTERVINIENTES, ORGANISMOS OFICIALES.

PUERTOS MARÍTIMO CONCEPTO: Según el real decreto 2/2011 de 5 de septiembre; el conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera del mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario y autorice la actividad la autoridad competente.

CARACTERÍSTICAS Y CLASES.

Para ser considerados puertos deben de cumplir las siguientes condiciones:

a.- Superficie de agua, de extensión no inferior a media hectárea.

b.- Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atranque, que permitan la aproximación y amarre de buques para realizar sus operaciones y permanecer fondeados.

c.- Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.

d.- Infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico.

e.- Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad.

Los puertos pueden ser:

Puertos comerciales:

- Son puertos los que en razón a sus características y su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias,

entendiendo por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga o descarga, transbordo y almacenamiento de mercanceas de cualquier tipo volumen o forma**.**

-El tráfico de pasajeros tendrá consideración de actividad comercial.

Puertos no comerciales:

-Los puertos pesqueros

-Los destinados a proporcionar refugios a las embarcaciones en caso de temporal.

-Los que están destinados a embarcaciones deportivas

-Los que están destinados a una combinación de usos de los citados anteriormente.

Puertos de interés general:

Se aplican como puertos de interés general cuando se le aplican las siguientes circunstancias:

-Que se efectúen en ellos actividades comerciales internacionales.

-Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.

-Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.

-Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientes.

DESCRIPCIÓN FUNCIONAL DE LAS OPERACIONES QUE SE REALIZAN EN UN PUERTO. AGENTES INTERVINIENTES, ORGANISMOS OFICIALES.

El conjunto de servicio que presta un puerto, puede clasificarse:

Servicio al barco: la consigna, el practicaje, el remolque, el avituallamiento, la carga de combustible, residuos y lavados de tanques, recogida de basura, reparaciones y mantenimiento.

Un consignatario de buques: es un agente o intermediario que actúa en nombre del propietario del buque en los puertos.
Tiene dos funciones, una comercial y otra operativa.

Responsabilidades del consignatario:

- Gestionar los permisos de atraque del buque
- Preparar la documentación para la autoridad portuaria
- Asistir al capitán en contactar con las autoridades locales y capitanía marítima.
- Gestionar y contratar las provisiones necesarias para el buque
- Gestionar las reparaciones necesarias
- Organizar y coordinar actividades con los estibadores

En el caso de daños a la carga del buque, el consignatario realiza las gestiones con la compañía de seguros.

Un práctico: Es un marino que conduce los barcos en aguas peligrosas o de intenso tráfico, como puertos, canales o ríos.

Se calcula que en el mundo se realizan anualmente dos millones y medio de servicios de practicaje.

Tipos de practicaje

Existen varias especialidades de practicaje, aunque en español se denomina práctico a todos los profesionales que se denominan a

continuación, se suele nominar pilotaje a las tareas por navegación por ríos o canales, diferenciándolas del atraque y desatraque de los barcos.

Prácticos de puerto.

Son expertos en maniobras en puertos.

TEMA 2.-> LA PROTECCIÓN MARÍTIMA DE LOS PUERTOS, CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES Y LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.
SISTEMA DE SEGURIDAD PÚBLICO: DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL Y MATERIAL DE COMPETENCIAS DE LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD EN MATERIA DE SEGURIDAD.

LA PROTECCIÓN MARÍTIMA DE LOS PUERTOS, CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES Y LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.

El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias es un código adoptado por la Organización Marítima Internacional para establecer un marco internacional, en el ámbito marítimo, de cooperación para detectar amenazas y adoptar medidas preventivas. A partir de ahora Código ISPS.

Este código se estructura en dos partes: **"Prescripciones Obligatorias" y "Orientaciones".**

Los gobiernos deben determinar el nivel de protección que se aplica en un momento determinado a los buques o instalaciones portuarias.

-Nivel 1 (Normal)

-Nivel 2 (Reforzado)

-Nivel 3 (Excepcional)

Los gobiernos son los responsables de adoptar los niveles de protección; ya que son los que tienen la información; sobre posibles atentados, sabotajes etc.

Los gobiernos contratantes de este catálogo pueden nombrar o establecer autoridades designadas dentro del propio Gobierno.

De acuerdo con las "prescripciones obligatorias" los buques llevaran a bordo un **PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE**.

Cada instalación portuaria también debe de elaborar y mantener un **PLAN DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA**.

LA INSTALACIÓN PORTUARIA

Cada Gobierno Contratante tiene que asegurarse de que se realiza una evaluación de la protección de la instalación portuaria para cada una de las instalaciones portuarias situadas en su territorio.

Se determinara lo siguiente:

-Determinar la amenaza percibida para las instalaciones portuarias y la infraestructura.

-Identificar los posibles puntos vulnerables

-Calcular las consecuencias de los sucesos

Una vez evaluada, la situación se observa; el nivel de riesgo y se procede de la forma más oportuna.

INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN: Los Gobiernos contratantes tienen la obligación de comunicar a la **Organización Marítima Internacional**; para la buena marcha del Código Internacional para la protección de buques y de zonas portuarias.

GENERALIDADES:

-Hay que reconocer que las orientaciones sobre los buques serán aplicables en mayor o menor medida según el tipo de buque su carga o pasajeros.

-De igual modo, en relación con las orientaciones relativas a las instalaciones portuarias, el grado de aplicación de dichas orientaciones dependerá de las instalaciones portuarias, del tipo de buques que utilicen esas instalaciones portuarias, del tipo de buques que utilicen esas instalaciones.

-Las disposiciones del presente Código no están previstas para ser aplicadas a las instalaciones portuarias proyectadas y utilizadas principalmente para fines militares.

-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 la amenaza de este, si tiene motivos para pensar que el cumplimiento de tales instrucciones pude poner en peligro la seguridad del buque.

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.

Control de los buques en puerto

Cuando el incumplimiento consista en un aparato defectuoso o documentación incorrecta y no pueda subsanarse, el gobierno contratante puede permitir que el buque se dirija hacia otro puerto.
Otro dato como posible condición para la entrada a puerto es la confirmación que se observaron los procedimientos de protección del buque apropiados en las actividades de buque a buque.
Normalmente no será necesario incluir constancia de los movimientos de prácticos, funcionarios de aduana e inmigración y oficiales de protección ni de las operaciones de toma de combustible, alijo, en barco de provisiones y descarga de desechos por el buque dentro de las instalaciones portuarias ya que estos aspectos forman parte del plan de protección de la instalación portuaria.

La información práctica relacionada con la protección que puede solicitarse como condición de la entrada en el puerto para contribuir a garantizar la seguridad y la protección de las personas, las instalaciones portuarias, los buques y otros bienes como:

-Información recogida en el registro sinóptico

-Ubicación del buque en el momento de efectuar la notificación

-Hora prevista de llegada del buque a puerto.

-Lista de tripulantes

-Descripción general de la carga a bordo del buque.

-Lista de pasajeros-

En caso de que se deniegue la entrada a puerto, o se expulse del mismo se debe de comunicar todos los hechos conocidos a las autoridades de los estados interesados, esta comunicación incluirá la siguiente información:

-Nombre del buque, pabellón, número de identificación, distintivo de llamada, tipo de buque y carga.

-Motivo de la denegación de la entrada al puerto, o de la expulsión.

-Si procede la naturaleza de cualquier incumplimiento relacionado con la protección.

-Si procede pormenores de cualquier intento de rectificación de un incumplimiento.

-Últimos puertos de escala y próximo puerto de escala declarado.

-Hora de salida y de llegada.

-Cualquier instrucción que se le haya dado al buque.

-Información disponible sobre el nivel de protección, en el que opera el buque en ese momento.

-Información relativa a cualquier comunicación al Estado rector del puerto haya mantenido con la administración.

-Punto de contacto del estado rector del puerto, que efectué la notificación a los efectos de obtener más información.

-Lista de tripulantes.

-Toda otra información pertinente.

EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

El Oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM), es el que tiene la responsabilidad de evaluar la protección del buque.

En toda evaluación de protección del buque deben de considerarse los siguientes aspectos:

-Protección física

-Integridad estructural

-Sistema de protección del personal

-Normas y procedimientos

-Sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones y redes informáticas.

ORGANIZACIÓN Y EJECUCIÓN DE LAS TAREAS DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

1.- Tareas y responsabilidad de todo el personal a bordo; con funciones de protección marítima.

2.- Procedimientos necesarios para garantizar las comunicaciones.

3.- Procedimientos necesarios para evaluar la eficacia, de los procedimientos de protección y vigilancia.

4.- Procedimiento de salvaguarda de información.

5.- Mantenimiento del equipo de protección

6.- Elaborar un inventario de las mercancías peligrosas.

MEDIDAS QUE PUEDEN ADOPTARSE PARA CADA NIVEL DE PROTECCIÓN EN RELACIÓN CON LOS SIGUIENTES ASPECTOS:

1.- Acceso al buque

-Escala de acceso

-Planchas de desembarco

-Rampas de acceso

-Puertas de acceso

-Amarres y cadenas de ancla

-Grúas y maquinaria elevadora.

Existen tres niveles de protección:

Nivel de Protección 1

-Comprobar la identidad de las personas, colaborar con la instalación portuaria, separar a las personas de los efectos personales, separar los pasajeros que embarcan de los que desembarcan, identificar puntos de acceso, proteger a los accesos de espacios sin dotación., informar al personal del buque sobre la posible presencia de objetos y personas sospechosas
Todas las personas que suban al buque pueden ser sometidas a un registro.

Nivel de Protección 2

Consiste en una protección mediante una vigilancia más estricta, como limitar los puntos de acceso al buque, establecer una zona restringida

alrededor del buque, aumentar la frecuencia e intensidad de registro de personas.

Nivel de Protección 3

Esta se hace teniendo una estrecha colaboración con los encargados de la instalación portuaria y puede ser; limitar el acceso a un solo punto controlado, autorizar el acceso a los encargados, suspender el embarco, suspender las operaciones de carga y descarga, evacuar el buque y trasladar el buque

2.- Zona restringida a bordo

Consiste en los que sigue:

1.- Impedir el acceso no autorizado

2.- Proteger a los pasajeros

3.- Proteger zonas importantes

4.- Evitar la manipulación de la carga y provisiones del buque.

Cuando hablamos de zonas restringidas se refiere al puente de navegación, espacios que contengan sistemas de protección y vigilancia, sistemas de ventilación, espacios con mercancías peligrosas, espacios destinados a carga y provisiones de buque y alojamiento de la tripulación.

Hay tres niveles de protección:

Nivel de protección 1

Consiste en proteger los puntos de acceso, utilizar equipos de vigilancia para la zona, utilizar guardias o patrullas y dispositivos automáticos de detección de intrusos.

Nivel de protección 2

Consiste en establecer zonas restringidas continuas a los puntos de acceso, supervisión continúa del equipo de vigilancia y dedicar mas personal a la guardia y patrullaje de las zonas restringidas.

Nivel de protección 3

Consiste en establecer más zonas restringidas a bordo y registrarlas.

Manipulación de la carga:

Las medidas de protección relativas a la manipulación de la carga deben tener por objeto, evitar la manipulación indebida y evitar que se reciban y almacenen a bordo cargas que no estén destinadas a ser transportadas.

Hay tres niveles de protección:

Nivel de protección 1:

Consiste en inspeccionar sistemáticamente la carga, las unidades de transporte y los espacios de carga antes y durante las operaciones de manipulación de la carga.
Además se efectúan comprobaciones para asegurarse de que la carga que se embarca coincide con lo indicado en la documentación correspondiente.

Hay que asegurarse en colaboración con la instalación portuaria de que los vehículos que se van a cargar en buques para el transporte de automóviles, buques de trasbordo rodado y buques de pasaje se registran antes de su embarque con la frecuencia estipulada.

Nivel de protección 2:

Consiste en efectuar inspecciones pormenorizadas de la carga , los espacios de carga y las unidades de transporte.
Además se intensifica las comprobaciones para garantizar que sólo se embarca la carga prevista.
Se intensifica los registros de los vehículos que vayan a embarcarse en los buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo robado y buques de pasaje.

Por último , se aumenta la frecuencia y la municiosidad de las comprobaciones de los precintos y otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

Nivel de protección 3:

En este nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste.
Por ejemplo se puede suspender el embarque y desembarque de carga y verificar el inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas que se transportan a bordo y comprobar su ubicación.

Entrega de las provisiones del buque:

Consiste en:

- Garantizar que se compruebe la integridad del embalaje y de las provisiones del buque

- Evitar que se acepten provisiones para el buque sin inspección previa.

- Evitar la manipulación indebida

- Evitar que se acepten provisiones para el buque que no se hayan pedido.

Niveles de protección:

Nivel de protección 1:

Es el nivel de protección que debe establecer las medidas de protección aplicables a la entrega de las provisiones del buque, que pueden ser, comprobar que las provisiones coinciden con los pedidos antes de que suban a bordo y asegurarse de que las provisiones del buque se estiban de forma segura inmediatamente.

Nivel de protección 2:

En el nivel de protección 2, se debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a la entrega de las provisones del buque, que se traducirán en comprobaciones previas a la recepción de las provisiones a bordo y en una intensificación de las inspecciones.

Nivel de protección 3:

Este nivel consiste en inspeccionar más extensamente las provisiones del buque, preparar la restricción o suspensión de la entrega de provisiones para el buque y negarse a aceptar provisones del buque a bordo.

Equipajes no acompañados:

Se debe establecer las medidas de protección aplicables para asegurarse de que los equipajes no acompañados se identifican y se someten a un examen adecuado , que puede incluir un registro,antes de aceptarlos a bordo.

Nivel de protección 1:

En este nivel de protección se debe establcer las medidas de protección aplicables a los equipajes no acompañados para garantizar que hasta el 100% de dichos equipajes se someten a un examen o registro, lo que puede incluir la utilización de equipo de rayos X.

Nivel de protección 2:

En este nivel se debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a los equipajes no acompañados, las 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, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima, o a la amenaza de este.

Especificando las medidas que puede adoptar el buque, son , someter los equipajes a un examen más intenso (rayos X).

Preparar la restricción o suspensión del tratamiento de equipajes no acompañados y negarse a aceptar equipajes no acompañados en el buque.

Vigilancia de la protección del buque:

Desde el propio buque se debe poder vigilar en todo momento y en cualquier circunstancia el buque y sus alrededores, para ello se puede utilizar el alumbrado , vigilantes y personal de guardia en cubierta, incluidas patrullas y dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

Nivel de protección 1:

Consiste en que el personal del buque debe poder ver más allá del buque, tanto hacia tierra como hacia mar.
La cobertura debe incluir la superficie del buque y los alrededores de éste.

La cobertura debe facilitar la identificación del personal en los puntos de acceso y la cobertura necesaria puede obtenerse mediante la coordinación con la instalación portuaria.

Nivel de protección 2:

Consiste en establecer las medidas de protección adicionales necesarias para incrementar la capacidad de observación, aumentando la frecuencia y detenimiento de las patrullas de protección, además de la intensidad del alumbrado.

Asignando mas personal a los guardias de protección y garantizando la coordinación de las lanchas patrulleras, con las patrullas motorizadas en tierra si las hay.

Nivel de protección 3

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

Hay que encender todo el alumbrado del buque y el que ilumine sus inmediaciones; activar el equipo de vigilancia de abordo que pueda grabar las actividad en el buque y en sus inmediaciones prolongando el tiempo de grabación.

Preparar una posible inspección submarina del casco del buque y tomar medidas tales como hacer girar lentamente las hélices del buque, si es posible, para evitar cualquier intento de acceso submarino al casco del buque.

TEMA 3.- LA PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS. BIENES E INFRAESTRUCTURAS A PROTEGER. IDENTIFICACIÓN DE LOS PUNTOS VULNERABLES. ORGANIZACIÓN Y EJECUCIÓN DE LAS TAREAS DE PROTECCION Y VIGILANCIA DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA, ACCESO, EQUIPAJE Y MERCANCÍAS. ZONAS RESTRINGIDAS.

LA PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS BIENES E INFRAESTRUCTURAS A PROTEGER

Los controles de identificación que se llevan a cabo en la estación marítima; dentro ya de la instalación portuaria, podrán ser realizados por Agentes de la Policía Portuaria o Celadores Guardamuelles o por el personal perteneciente a Seguridad Privada supervisados por Agentes de la Guardia Civil en lo referente al tránsito de personas.

Las Guardia Civil debe asumir en los Puertos el control de los embarques y de los equipajes así como de la paquetería y de los efectos personales transportados a por viajeros y tripulaciones

Dado que la Seguridad Publica es competencia exclusiva del Estado y que existe un deber de cooperación, coordinación y auxilio de las personas y entidades que ejerzan funciones de vigilancia, seguridad o custodia referidas al personal y bienes o servicios de titularidad publica.

LA POLICIA PORTUARIA

Al margen de las competencias específicas del Cuerpo Nacional de Policía y la Guardia Civil, tales como extranjería y aduanas, la competencia en materia de tráfico, control de acceso de vehículos y personas compete directamente al Cuerpo de Guardamuelles- Policía Portuaria. Este ha asumido funciones de protección de la seguridad ciudadana con la finalidad de asegurar la convivencia y la erradicación de la violencia y la utilización pacífica de las vías y espacios públicos, así como la de prevenir la comisión de delitos.

La policía portuaria debe de asumir las siguientes funciones:

-Control, inspección y coordinación de los servicios portuarios y los de señalización marítima,

-Control, inspección y coordinación de las operaciones portuarias y actividades que requieran su autorización y concesión.

-Vigilancia del cumplimiento de las clausulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento de autorizaciones.

-Control e inspección de las obras, instalaciones, aguas interiores y equipos situados en zona portuaria.

-Control de puentes y túneles dentro del ámbito portuario.

-Control en el ámbito portuario del cumplimiento de los reglamentos de mercancías peligrosas y de seguridad y salud así como de los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de la administración.

-Velar por el cumplimiento de las normas del reglamento general de servicio y Policía; del Plan de Protección Portuario, del que forma parte y participa directamente; y resto de la normativa aplicable en la zona de servicio portuario.

El personal de Seguridad Privada, adscrito a estos servicios en colaboración con las Autoridades Portuarias y sus Agentes realizara las funciones previstas en el reglamento de seguridad privada.

BIENES E INFRAESTRUCTURAS A PROTEGER

El área de competencias de protección de instalaciones es la totalidad del Puerto en los que se incluyen las edificaciones y estructuras anexas que determine el Plan de Protección en vigor, siendo zonas de especial sensibilidad, puntos de acceso tanto para personas como vehículos de cualquier tipo, dependencias de Aduanas, almacenes de mercancías, terminales de contenedores, depósitos de combustible**,** controles de pasaportes y documentaciones en general de personas en tránsito de entrada o salida del país.

IDENTIFICACIÓN DE LOS PUNTOS VULNERABLES.

Esta relevante tarea, debe de realizarse partiendo de un conocimiento pleno del Puerto, su topografía, distribución de infraestructuras, vías de comunicación, tanto internas como desde y hacia el exterior, las funciones de cada una de ellas, y con un análisis profesional en el que pensando como posibles atacantes, como practicaríamos una acción hostil sobre la instalación que estamos protegiendo.

Observaremos la configuración de los cerramientos perimetrales del puerto y los puntos de acceso, actuando siguiendo siempre los procedimientos establecidos para el desarrollo del servicio, haciendo constancia de las incidencias que se produzcan en el mismo.

ORGANIZACIÓN Y EJECUCIÓN DE LAS TAREAS DE PROTECCION Y VIGILANCIA DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA, ACCESO, EQUIPAJE Y MERCANCÍAS.

La planificación de estas funciones, corresponde al OPIP, que delegado por la Dirección del Puerto, realizara el oportuno análisis de las necesidades del que emanara la asignación de personal a los puntos de interés, donde se realizaran las funciones de Vigilancia, los controles de acceso, y tránsito y almacenamiento de equipajes y mercancías.

Para ello, se determinaran dentro de todos los accesos de entrada y salida de la instalación portuaria, los que pueden utilizarse por personal laboral de la instalación y por el personal ajeno, contemplando los controles de acceso para los primero y de tránsito para los segundos, dando el preceptivo apoyo a la Guardia Civil y a la Policía Portuaria, en escáneres de mercancías y paqueterías, arcos magnéticos para control de personas, siempre supervisados por aquellos.

ZONAS RESTRINGIDAS.

El mismo criterio que el apartado anterior; pero adaptado a la especial sensibilidad de determinados espacios, delimitará por ejemplo, salas de archivos, de comunicaciones e informática, centros de control de navegación del Puerto y cualquier otro de especial interés que la Autoridad Portuaria determine.

Sobre estas zonas restringidas, se deberá realizar especial protección, tanto con sistemas de control de acceso como de alarma, bien por intrusión en franjas horarias fuera de jornada laboral del personal destinado a estas dependencias, como por intrusión en los de control de navegación, por ejemplo.

TEMA 4.- MERCANCIAS PELIGROSAS, EXPLOSIVOS, GASES COMPRIMIDOS LICUADOS O DISUELTOS A PRESIÓN, SUSTANCIAS INFLAMABLES, SUSTANCIAS TOXICAS E INFECCIOSAS, MATERIALES RADIOACTIVOS. OTRAS SUSTANCIAS PELIGROSAS.

Las mercancías peligrosas, son materias u objetos que presentan riesgo para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en las propiedades o a las personas. El término mercancía peligrosa se utiliza en el ámbito del transporte; en los ámbitos de seguridad para la salud o etiquetado se utiliza el término sustancia o preparado peligroso. Clasificación: Todas las mercancías peligrosas están clasificadas atendiendo a sus características químicas y a su grado de peligrosidad. Existen nueve clases diferentes:

Clase I Explosivos:

Clase II Gases

Clase III Líquidos inflamables

Clase IV.1 Sólidos

Clase IV.2 Materias que puede experimentar inflamación espontanea. Sustancias que pueden calentarse espontáneamente en las condiciones normales del transporte o pueden calentarse al estar en contacto con el aire y pueden inflamarse. Por ejemplo Carbón, virutas de metales ferrosos, algodón húmedo etc.

Clase IV.3 Materias que en contacto en el agua desprenden gases inflamables
Barrio, sodio, potasio, carburo, cálcico.

Clase V.1. Oxidantes, comburentes y peróxidos de carbono.

Son líquidos o sólidos que pueden provocar o favorecer la combustión, por tanto en contacto con otros materiales aumentan el riesgo de que se produzcan incendios y favorecen el desarrollo de los mismos. Ej Nitrato Amónico.
Las mezclas de sustancias comburentes con materias combustibles, e incluso con materias como azúcar, harina, aceites etc.
En contacto con ácidos líquidos, la mayoría de las sustancias comburentes producen una reacción violenta con desprendimiento de gases tóxicos

Clase V.2. Peróxidos orgánicos

Los peróxidos orgánicos son sustancias susceptibles de experimentar descomposición exotérmica a temperaturas normales o elevadas, la descomposición puede producirse por efecto del calor, del contacto con impurezas, por rozamiento o impacto. Son materias derivadas del peróxido de hidrógeno, en el cual uno o dos de los átomos de hidrogeno son sustituidos por radicales orgánicos.

Los peróxidos orgánicos se dividen en:

-No más de 1% de oxigeno activo procedente de peróxidos orgánicos cuando su contenido de peróxido de hidrógeno sea de no más de 1%

-No más de 0,5% de oxigeno activo procedente de peróxidos orgánicos cuando su contenido de peróxido de hidrógeno sea de más de un 1% pero de no más de un 7%

Existen limitaciones de cantidad para cargar en una unidad de transporte; por ser un material muy peligroso.

Clase VI.1. Sustancias Toxicas o Infecciosas

Materias que en cantidades relativamente pequeñas, que pueden dañar a la salud del ser humano o causar su muerte por inhalación, absorción cutánea o ingestión. Metanol, cloruro.

Por su propia naturaleza, esta sustancia entraña el riesgo de envenenamiento si entran en contacto con el cuerpo humano.
Casi todas las sustancias toxicas desprenden gases tóxicos si un incendio las afecta o si se calientan hasta su descomposición.

Clase VI.2. Materias infecciosas

-Materias de las que se sabe o se cree que contienen agentes patógenos, es decir, microorganismos que pueden provocar enfermedades a los animales o a los seres humanos.
-Productos biológicos, productos derivados de organismos vivos que requieran de tratamiento especial para su transporte Ej. vacunas para seres humanos.

-Cultivos, de laboratorio para el estudio de enfermedades humanas.

-Especímenes de pacientes: Ej. Secreciones excrementos.

-Microorganismos genéticamente modificados: cualquier organismo rediente ingeniaría genética.

Clase VII Material Radiactivo

Son objetos o materias que contienen radionúclidos en los cuales tanto la concentración de actividad como la actividad total de la remesa excedan los valores específicos mínimos. Por sustancias fisionables se entiende:

-Uranio 233
-Uranio 235
-Plutonio 239
-Plutonio 241
-Cualquier combinación de estos materiales.

Materiales emisores alfa de baja toxicidad son:

-Uranio natural.

-Uranio empobrecido
-Torio natural
-Uranio 235
-Uranio 238
-Torio 232
-Torio 228
-Torio 230

Todos los contenidos en minerales o en concentrados físicos o químicos emisores alfa con un periodo de semi desintegración de menos de unos 10 días.

Clase VIII Material Corrosivo

Las materias u objetos que, por el contacto, dañan el tejido epitelial de la piel, las mucosas o los ojos; o que pueden dar lugar a daños en otras mercancías o en propiedades en caso de derrame.

Todas las sustancias de la presente clase con efectos destructivos en mayor o menor grado; sobre materiales los metales o textiles.

Clase IX. Varios o Misceláneos

Son materias que suponen algún tipo de peligro no contemplado entre los anteriores: dioxinas, polvos finos que pueden provocar daños en las vías respiratorias, pilas de litio, materias peligrosas para el medio ambiente, dentro de esta categoría la mercancía más común es el Hielo Seco que se usa para refrigerar ciertos productos.

TEMA 5.- >PLANES DE EMERGENCIA Y NORMAS DE SEGURIDAD, TECNICO INDUSTRIAL.

PLANES DE EMERGENCIA INTERIOR DE PUERTOS

No existe legislación en este tema por lo que se expone a continuación es a titulo orientativo.

Contenido: Podrá hacerse para toda la autoridad portuaria o para cada uno de los recintos portuarios de los que esta consta. Optar por uno u otro dependerá de si los distintos recintos portuarios cuentan con su propia central de Control .El Plan de Emergencias Interior del Recinto dispone de cuatro documentos:

-Memoria Básica

-Estructura y Organización

-Operatividad

-Implantación y mantenimiento de la operatividad.

MEMORIA BASICA: Se detallara la siguiente información:

-Ámbito de aplicación
-Organización
-Características del recinto portuario
-Equipamientos y Recursos

ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN

FASES DE LA EMERGENCIA

Los accidentes suelen clasificarse en los planes de emergencia interior de los recintos portuarios en tres fases colores verde, azul y rojo.

ORGANIGRAMA DEL PEI

DIRECCION DE LA EMERGENCIA
CAPITAN MARITIMO
DIRECTOR DEL PUERTO

OPERATIVIDAD

Este apartado tiene al igual que todos los planes, los distintos procedimientos operativos que se deben de activar en caso de emergencia. Para lo cual, en función de las distintas fases de emergencia definidas anteriormente, el plan preverá una serie de acciones que deben abordarse. Además de estas acciones el plan concretara:

-Las distintas autoridades que se hacen cargo de la dirección de la emergencia en función de la gravedad.

-Los esquemas de notificación de accidentes y los canales que han de emplearse en las comunicaciones.

Los procedimientos operativos que describan las actuaciones a desarrollar.

La interfase con los distintos planes de autoprotección de las concesiones existentes en el recinto portuario.

PRIMERA RESPUESTA ANTE VERTIDOS CONTAMINANTES.

Plan interior de contingencias por contaminación marina accidental y estudio de condiciones ambientales:

Las autoridades y empresas responsables deberán confeccionar en el plazo de seis meses contados a partir de su entrada en vigor, un plazo interior de contingencias por contaminación mariana accidental.

Como complemento al plan interior de contingencias mencionado se confeccionaría un estudio sobre la influencia de las condiciones meteorológicas y oceanográficas de la zona en la evolución de posibles vertidos de hidrocarburos, con el doble objetico, por un lado de determinar los riesgos o incidentes en las maniobras de los buques ey en las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos, y por otro, de analizar la evolución y consecuencias de posibles derrames bajo distintas condiciones ambientales o de operación, todo ello en relación con los medios previstos de prevención y luchas contra la contaminación.

En el caso de distintas empresas que dispongan de terminales o puntos de carga o descarga en una misma área portuaria, podrán asociarse para compartir los medios de prevención y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, siempre y cuando se cumplan las dos condiciones siguientes:

- Que la distancia entre terminales o puntos sea tal que la utilización indistinta de los medios disponibles no suponga un obstáculo para una rápida y eficaz respuesta ante un derrame**.**
- Que medie un informe favorable de la capitanía marítima en cuyo ámbito geográfico de competencia se encuentren dichos terminales o puntos.
- Medios de prevención y lucha contra la contaminación en instalaciones portuarias, muelles o pantalanes.

Los planes interiores de contingencias por contaminación mariana accidental que se refieran a terminales o puntos de carga o descarga de cargamentos de hidrocarburos a granel, que realicen sus operaciones en muelles o pantalanes fijos o flotantes, deberán incluir, al menos, los equipos y sistemas de prevención y lucha contra la contaminación que se describe a continuación.

- Cercos o barreras de contención.
- Sistemas adecuados de recogida mecánica de hidrocarburos.

- En los muelles se dispondrá, como medida adicional de prevención, de mangueras o monitores contraincendios orientados hacia la flotación del buque durante las operaciones de carga y descarga, en la conexión y desconexión de mangueras o brazos articulados.

d. Embarcaciones auxiliares de servicio adecuadas para el tráfico tendido de los cercos y recogida mecánica de productos derramados.

e. Se dispondrá de un sistema eficaz de comunicaciones entre buque y tierra que permita la parada inmediata de las operaciones, en caso de producirse una situación de emergencia que provoque o pueda provocar un derrame.

El número de embarcaciones auxiliares, de equipos, la capacidad total de recuperación de estos y su tipo se determinaran de acuerdo con las características de la zona, del terminal, de los productos que se carguen.

Medidas de garantía en las operaciones:

Cuando la dirección del terminal o punto donde se estén realizando las operaciones de carga o descarga de hidrocarburos tenga dudas fundadas sobre la operatividad de un buque o la capacidad técnica de su tripulación, deberá poner ese hecho en conocimiento del Capitán Marítimo competente, el cual podrá disponer una inspección del mencionado buque.

Cualquiera que sea el pabellón que enarbole el beque que realice la operación de carga o descarga en hidrocarburos, la inspección, de llevarse a cabo se realizara de acuerdo con el procedimiento establecido.

Medios de lucha contra la contaminación en operaciones de suministro de combustible.

En las operaciones de suministro de combustible y lubricantes a granel a los buques, tanto en los muelles de un puerto, como en fondeaderos, radas, bahías o cualquier otro punto de las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía.

La memoria que se refiera a operaciones de suministro de combustible a granel deberá ser aprobada por la Capitanía Marítima

correspondiente, la cual tendrá a su cargo la posterior inspección y control de los equipos, métodos y sistemas aprobados.

Los buques de la Armada, singularmente los destinados al transporte y suministro de combustible a otros navíos de la flota, contaran con medios y equipos de prevención de riesgos aprobados por la administración marítima, entendiéndose suficientes dichos sistemas para realizar operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en puertos y aguas jurisdiccionales españolas, y así deberá constar en los correspondientes planes interiores de contingencias.

TEMA 6.- >PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD. DETECTORES PERIFÉRICOS, LASER, CABLES MICROFONICOS, DETECTORES DE DOBLE TECNOLOGÍA PARA EXTERIORES, DISPOSITIVOS ANTI ATRACO. TIPOS DE ALARMA Y RESPUESTAS A LAS MISMAS.

Dentro de la estructuración de un Plan de Seguridad para instalaciones portuarias, y siempre desde el punto de vista de las misiones a encomendar al Servicio de Seguridad Privada, debemos segmentar los medios humanos y técnicos por separado.

El plan contemplara los puntos estáticos, como controles de acceso exterior al puerto e interior a dependencias de interés en general, zonas de aparcamiento de vehículos de transporte de personas y de mercancías.

Igualmente, este personal, podrá asumir tareas de patrullaje, a pie o en vehículo con la rotulación de la empresa de seguridad y demás normativa emanada de la misma. Estas funciones de patrulla, establecerán recorridos y frecuencias aleatorias en rondas.

DETECTORES PERIFÉRICOS, LASER, CABLES MICROFONICOS, DETECTORES DE DOBLE TECNOLOGÍA PARA EXTERIORES, DISPOSITIVOS ANTI ATRACO.

Los medios técnicos, instalados previos análisis pormenorizado del Puerto, se decidirán en función de las estructuras, soportes y espacios a los que debe de darse cobertura de seguridad, eligiendo con equilibrio de costes, funcionalidad y rendimiento los más idóneos posibles.

Basándonos en el principio de seguridad esférica, protegeremos el perímetro exterior de la instalación mediante sistemas pasivos como vallados incorporándolos a activos CCTV.

En la misma protección perimetral, estableceremos punto de acceso, y sus medios y mecanismos de control, como tornos y barreras complementados con sistemas informáticos de control de acceso.

La detección por sistemas basados en tecnológica laser, tiene varias aplicaciones en lo que a protección de instalaciones portuarias se refiere, bien por barreras láser de segunda banda perimetral que detecta y genera alarma al tránsito de animales de cierta entidad o personas, bien en unos sistemas incorporados en los últimos años a los medios técnicos de seguridad que escanean sin ejercer intrusión ni precisar la apertura, de contenedores de transporte de mercancías. Estos últimos muy extendidos en los Estados Unidos y varios países de la Unión Europea, se incorporaron hace unos años a los puertos españoles.

Son unos sistemas de exploración por láser y rayos X integrados, sobre plataformas vehiculares tipo camisón de mediano tamaño y que visualizan con bastante precisión el interior de contenedores estandarizados de transporte marítimo, y que también, detecta espacios ocultos habitualmente utilizados por organizaciones delictivas dedicadas al tráfico de drogas, armas o de personas.

El cable microfónico, es el habitualmente presente en vallados en cualquier otro tipo de cerramiento perimetral y que genera eventos de alarma en el sistema de protección electrónica de la instalación.

La tecnología actual en lo relativo a detectores de movimiento para exteriores permite múltiples soluciones, desde versiones sobredimensionadas y potenciadas de los habituales detectores de movimiento de doble tecnología, posibilita el empleo de los mismos en el interior de naves y edificaciones obteniendo alcances de cobertura superiores a los setenta metros.

Igualmente están disponibles sistemas informáticos, soluciones de sistemas parametrizables, que integrándolo en el propio sistema de CCTV que detecte e identifique, tamaños de objetos y sujetos, característicos biométricas, matrículas de vehículos, pautas de movimiento de sujetos o vehículos, o casi cualquier otro factor o elemento de interés desde el punto de vista de seguridad.

Los llamados dispositivos anti atraco puede generar un evento de alarma silenciosa en el sistema, que avise el Centro de Control que en una posición determinada, el usuario legal de esa ubicación se encuentra bajo amenaza, avisa de un hecho delictivo en ciernes o en curso y permite monitorizar con otros sistemas como el CCTV o cable microfónico por

ejemplo, que ocurre en el lugar del incidente. El empleo de este medio, requiere una especial concienciación de los usuarios acerca de las acciones implícitas a un evento de este tipo, en previsión de falsas alertas y la inherente movilización de recursos de seguridad.

TIPOS DE ALARMA Y RESPUESTAS A LAS MISMAS.

Los tipos de señales de alarma pueden variar, según la configuración del sistema, en alerta y alarma, en base a que la alerta es algo que puede ocurrir inminentemente, y la alarma, es el incidente ya declarado.

Estas alarmas, se procesan en el centro de control de seguridad que en función de la misma, determinara la cantidad de recursos humanos del equipo de Seguridad de servicios disponible para atender, verificar y actuar sobre la misma.

TEMA 7.- COLABORACIÓN CON LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD.

El Personal de seguridad privad es colaborador y auxiliar de la seguridad pública, según se regula principalmente en el Real Decreto 2364/94 de 9 de diciembre (reglamento de Seguridad Privada), en la orden INT 318/2011 de 1 de febrero y en la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

En la citada orden en su artículo 32 dice:

"EL DEBER DE COLABORACIÓN CON LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD, Y LAS COMUNICACIONES QUE CONTEMPLA EL ART. 66 DEK REGLAMENTO DE SE SEGURIDAD PRIVADA"

En el art. 66 dice: COLABORACIÓN CON LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD

1.-"EL PERSONAL DE SEGURIDAD PRIVADA TENDRA OBLIGACIÓN ESPECIAL DE AUXILIAR A LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES, DE PERSTARLES SU COLABORACIÓN Y DE SEGUIR SUS INSTRUCCIONES EN REALZCIÓN CON LAS PESONAS, LOS BIENES ESTABLECIMIENTOS VEHÍCULOS DE CUYA PROTECCIÓN VIGIGILANCIA O CUSTODIA ESTUVIEREN ENCARGADOS".

2.- "DEBERAN COMUNICAR A LAS FUERCAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD CUALQUIER CIRCUNSTANCIA QUE PUEDA RESULTAR RELEVANTE PARA LA PREVENCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA SEGURIDAD".

También el reglamento en el art. 76 "PREVENCIONES Y ACTUACIONES EN CASO DE DELITO" nos indica la puesta a disposición de las FCS, de los presuntos delincuentes y elementos de prueba.

Cuando por razones del servicio haya que traspasarles tanto detenidos como elementos de prueba a las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado pasarles los detenidos y los medios de prueba se encuentran a nuestra disposición en virtud del art. 11 de la ley 2/86 13 de marzo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado de las CCAA y de las Entidades Locales; en las que se especifica profundamente sus competencias.

En el art.33 de la orden dice: REQUERIMIENTO DE COLABORACIÓN

"EN EL CUMPLIMIENTO DE SUS RESPECTIVAS FUNCIONES, EL PERSONAL DE SEGURIDAD PRIVADA FACILITARA, A LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD QUE SE LO REQUIERAN, DIRECTAMENTE Y SIN DILACIÓN, LA INFORMACIÓN O COLABORACIÓN QUE LES RESULTE NECESARIA PARA EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES".

En el art. 34. CONSIDERACIÓN PROFESIONAL

> ***"EL PERSONAL DE SEGURIDAD PRIVAD, EN EL EJERCICIO DE SU ACTIVIDAD PROFESIONAL, RECIBIRÁ UN TRATO PREFERENTE Y DEFERENTE POR PARTE DE LOS MIEMBROS DE LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD DEL , TANTO DENTRO COMO FUERA DE LAS DEPENDENCIAS POLICIALES PUDIENDO COMPARECER EN ESTAS, CON EL UNIFORME REGLAMENTARIO SIEMPRE QUE TAL COMPARECENCIA ESTE MOTIVAS POR EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES".***

Con respecto a la consideración legal en virtud del art. 32 de la nueva ley 5/2014 de Seguridad Privada nos dice:

> ***QUE CUANDO EL PERSONAL DE SEGURIDAD PRIVADA REALICE SUS FUNCIONES EN COLABORACIÓN Y BAJO LAS INSTRUCCIONES DE LAS FCS, TENDRÁN CARÁCTER DE AUTORIDAD A EFECTOS LEGALES.***

<u>PERSONAL AUXILIAR</u>

1.- En la entrada y salida de establecimientos:

> -Apertura y cierre ordinario, sin perjuicio de que puede estar presente en dichos momentos por su especial vulnerabilidad personal de seguridad privada, en prevención de incidentes de seguridad.
>
> -Control de entradas y salidas ordinarias de los clientes y las mercancías.
>
> -Recepción de clientes, siempre que no existan sistemas de seguridad frente a infracciones, como por ejemplo detectores de metal.

-Recogida y custodia, en su caso de efectos portados por los visitantes (bolsos maleta etc.) que no conlleve el control interior de los efectos personales.

- Información en accesos.

2.- En el interior de los establecimientos, en relación con los clientes:

-Información, orientación y en su caso acompañamiento de clientes.

-Organización y control de la evacuación de clientes cuando se requiera por cualquier motivo.

-Exigencia del cumplimiento de las normas propias del establecimiento; (prohibición de fumar, conducta correcta de clientes, acceso a zonas prohibidas etc.) que no conlleve la realización de acciones coactivas o de control de identidad o de efectos personas que puedan incurrir en tales conductas.

3.- En relación con el mantenimiento del establecimiento:

-Control de los bienes o productos existentes en el establecimiento

-Comprobación del estado y funcionamiento de las instalaciones generales que no sean propiamente de seguridad.

-Control en su caso a través de medios técnicos de los sistemas de mantenimientos (calderas, instalaciones eléctricas etc.). Que no sean de seguridad.

-Control de sistemas antiincendios.

PERSONAL DE SEGURIDAD PRIVADA

1.- En la entrada de los establecimientos.

-Apertura y cierre extraordinario, horario no laborable
-Control de entradas y salidas ordinarias de los clientes y las mercancías.

-Control de clientes, siempre que no existan sistemas de seguridad frente a infracciones, como por ejemplo detectores de metal.

-Recogida y custodia, en su caso de efectos portados por los visitantes (bolsos maleta etc.) cuando sea preciso el control de identidad y el interior de los efectos personales.

-Control de entradas y salidas extraordinarias de clientes -

2.- En el interior de los establecimientos en relación con los clientes:

-Identificación de personas.

-Retención de personas, poniéndolas inmediatamente a disposición a las fuerzas Cuerpos de Seguridad.

-Expulsiones personas por incumplimiento de normas de establecimientos

-Control de salidas en relación con sustracciones de objetos

-Especial atención de carácter complementario en la organización y control y evacuación de visitantes

-Atención a todas las situaciones en que sean requeridos por el personal propio de establecimientos.

3.- En relación con las instalaciones de seguridad:

-Comprobación del estado y funcionamiento de las instalaciones de seguridad para la prevención de delitos y faltas.

-Vigilancia y control desde los medios técnicos que constituyen sistemas de seguridad contra delitos y faltas.

-Transmisión de la información e instrucciones referentes a las situaciones advertidas por los mencionados sistemas de seguridad.

