

XXVII SEMINARIO "DUQUE DE AHUMADA"



“Seguridad Portuaria y Aeroportuaria: Adaptación de la Guardia Civil a un nuevo escenario”



Academia de Oficiales de la Guardia Civil
Aranjuez, 20 y 21 de septiembre de 2016



Instituto Universitario de Investigación
sobre Seguridad Interior

Inscripciones en: www.iuisi.es





**Academia de Oficiales
de la Guardia Civil**
XXVII SEMINARIO <<DUQUE DE AHUMADA>>
**“SEGURIDAD PORTUARIA Y AEROPORTUARIA:
ADAPTACIÓN DE LA GUARDIA CIVIL A UN NUEVO
ESCENARIO”**
(20 y 21 de septiembre de 2016)

Director AOGC
Francisco Espadas Santana

DIRECCIÓN:
Academia de Oficiales de la Guardia Civil
Paseo de la Princesa, s/n – 28300 Aranjuez (Madrid)
Teléfono: 91 891 21 45
E:mail: en-aca-aranjuez@guardiacivil.org

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES:
<http://publicacionesoficiales.boe.es/>

En esta publicación se ha utilizado papel reciclado libre de cloro, de acuerdo con los criterios medioambientales de contratación pública.

Edita:	Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior.
--------	---

Las opiniones emitidas en esta publicación son de exclusiva responsabilidad de cada autor.

Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © Copyright.

Depósito legal: M 18312-2017
NIPO (CD-ROM): 126-17-013-2
NIPO (en línea): 126-17-014-8
ISBN: 978-84-8150-323-4
IMPRESA: Recco Imagen y Desarrollo, S.L.L.
C/ Albarracín, 56 – 28037 Madrid (www.recco-sll.com)

XXVII SEMINARIO “DUQUE DE AHUMADA”

PRESIDENCIA DE HONOR

D. Alejandro Tiana Ferrer.

Rector de la UNED.

D. Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río

Director General de la Guardia Civil.

ORGANIZACIÓN

DIRECTORES

D. Francisco Espadas Santana.

Coronel Director de la Academia de Oficiales de la Guardia Civil.

D^a Mercedes Gómez Adanero.

Decana de la Facultad de Derecho de la UNED.

COORDINACIÓN

D^a Fanny Castro-Rial Garrone.

Directora del Instituto Universitario de Investigación sobre Seguridad Interior.

SECRETARÍA

D^a María del Pilar Villasante Espino. Comandante de la Guardia Civil.

Secretaria Adjunta del IUISI.

D^a María Isabel Solís Gil. Guardia Civil.

Academia de Oficiales de la Guardia Civil.

COMISIÓN ORGANIZADORA

D. José Ángel Astillero Fuentes . Teniente Coronel de la Guardia Civil.

Servicio de Costas y Fronteras de la Guardia Civil.

D^a María Acracia Núñez Martínez. Vicedecana de Ordenación Académica y de relaciones Institucionales de la Facultad de Derecho de la UNED.

D. Antonio Francisco Gómez Robles. Comandante de la Guardia Civil.

Academia de Oficiales de la Guardia Civil.

DISEÑO GRÁFICO Y MAQUETACIÓN

D. Antonio Montoya Martí, Capitán de la Guardia Civil

D. Gregorio Arteaga Serrano. Guardia Civil.

Academia de Oficiales de la Guardia Civil.

LUGAR DE CELEBRACIÓN

20 y 21 de septiembre de 2016

Auditorio de la Academia de Oficiales de la Guardia Civil

Paseo de la Princesa, s/n, Aranjuez (Madrid)

INDICE

	<u>Páginas</u>
ACTIVIDADES DEL SEMINARIO	9
INAGURACIÓN	11
SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL	
Ponente: D. José Llorca Ortega, Presidente de Puertos del Estado	15
SISTEMA AEROPORTUARIO ESPAÑOL	
Ponente: D. Javier Marín San Andrés, Director General de Aeropuertos Españoles y Navegación-AENA.	17
MESA REDONDA: PROTECCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO	
Ponente: Dña. Celia Tamarit de Castro, Jefa del Área de Seguridad Portuaria de Puertos del Estado.	20
D. Francisco Javier Castillejo Reyes, Jefe del Área de Seguridad Marítima de la Dirección General de Marina Mercante.	21
D. Mario Rodríguez González, Jefe de la División de Seguridad y Facilitación de la Aviación Civil.	24
D. José Luis Nieto Garrido, Jefe de la División de Seguridad Operativa de AENA	25
EVALUACIÓN DE LA AMENAZA TERRORISTA Y DEL CRIMEN ORGANIZADO	
Ponente: D ^a Esther Sevilla Navarro, Jefa de Sección de la División Antiterrorista del Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado (CITCO)	29
AMENAZA A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y AL TRANSPORTE MARÍTIMO	
Ponente: D. Andrés Martínez Martínez, Comandante de la Guardia Civil. Jefatura de Información.	31
RIESGOS DE SEGURIDAD EN PUERTOS Y AEROPUERTOS	
Ponente: D. José Ángel Astillero Fuentes, Teniente Coronel de la Guardia Civil. Servicio Costas y Fronteras.	32

PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS CRÍTICAS DEL TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO

Ponente: D. José Luis Pérez Pajuelo, Comandante de la Guardia Civil. Jefe de Servicio de Planes y Seguridad el Centro Nacional para la Protección de las Infraestructuras Críticas (CNPIC) 35

COMPETENCIAS POLICIALES EN PUERTOS Y AEROPUERTOS

Ponente: D. Enrique Linde Paniagua. Profesor Titular del Departamento de Derecho Administrativo de la UNED 39

MESA REDONDA: LA SEGURIDAD DE LAS FRONTERAS EN PUERTOS Y AEROPUERTOS

Ponente: D. José Luis Valle María. Jefe de Área de Inteligencia e Información de la Subdirección General de Operaciones AEAT (Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales) 41

Ponente: D. Joaquín Carlos Castro León, Teniente Coronel de la Guardia Civil de la Jefatura de Fiscal y Fronteras. 42

LA GUARDIA CIVIL EN EL NUEVO ESCENARIO DE SEGURIDAD PORTUARIA Y AEROPORTUARIA

Ponente: D. Pedro Garrido Roca. Coronel de la Guardia Civil. Jefe del Servicio de Costas y Fronteras. 45

ACTO DE CLAUSURA 51

“SEGURIDAD PORTUARIA Y AEROPORTUARIA: ADAPTACIÓN DE LA GUARDIA CIVIL A UN NUEVO ESCENARIO”

**Salón de Actos de la Academia de Oficiales de la Guardia Civil
Aranjuez (Madrid)**

Martes, 20 de septiembre de 2016		
9:00	Acreditación del Seminario	
	Recogida de carpeta de trabajo	
9:30	Inauguración del Seminario	
10:00	PANEL	
	Sistema Portuario español	Ponente: D. José Llorca Ortega, Presidente de Puertos del Estado
	Sistema Aeroportuario español	Ponente: D. Javier Marín San Andrés, Director General de Aeropuertos Españoles y Navegación-AENA.
		Moderador: D. Pedro Izquierdo Sánchez, Coronel de la Guardia Civil, Jefatura Fiscal y de Fronteras, Oficial de enlace en la Agencia Estatal Seguridad Aérea (AESA)
11:15	Descanso	
11:45	MESA REDONDA: PROTECCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO	
		Ponente: Dña. Celia Tamarit de Castro, Jefa del Área de Seguridad Portuaria de Puertos del Estado.
		D. Francisco Javier Castillejo Reyes, Jefe del Área de Seguridad Marítima de la Dirección General de Marina Mercante.
		D. Mario Rodríguez González, Jefe de la División de Seguridad y Facilitación de la Aviación Civil.
		D. José Luis Nieto Garrido, Jefe de la División de Seguridad Operativa de AENA.
		Moderador: D. Francisco Javier Alvaredo Díaz, General de Brigada de la Guardia Civil. Jefe de la Jefatura de Enseñanza.
14:00	Final de jornada	
Miércoles, 21 de septiembre de 2016		
9:30	PANEL	
	Evaluación de la amenaza terrorista y del crimen organizado	Ponente: D ^a Esther Sevilla Navarro, Jefa de Sección de la División Antiterrorista del Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado (CITCO)
	Amenaza a la seguridad de la aviación civil y al transporte marítimo	Ponente: D. Andrés Martínez Martínez, Comandante de la Guardia Civil. Jefatura de Información.
	Riesgos de seguridad en puertos y aeropuertos	Ponente: D. José Ángel Astillero Fuentes, Teniente Coronel de la Guardia Civil. Servicio Costas y Fronteras.
		Moderador: D ^a Fanny Castro-Rial Garrone, Directora del Instituto Universitario de Investigación sobre Seguridad Interior (IUISI)
11:00	Descanso	

XXVII SEMINARIO “DUQUE DE AHUMADA”

11:30	PRIMERA PONENCIA:	
	Protección de infraestructuras críticas del transporte aéreo y marítimo	<p>Ponente: D. José Luis Pérez Pajuelo, Comandante de la Guardia Civil. Jefe de Servicio de Planes y Seguridad el Centro Nacional para la Protección de las Infraestructuras Críticas (CNPIC)</p> <p>Moderador: Santiago Garrido Buj. Catedrático de Economía de la Empresa. Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)</p>
13:00	SEGUNDA PONENCIA:	
	Competencias policiales en puertos y aeropuertos	<p>Ponente: D. Enrique Linde Paniagua. Profesor Titular del Departamento de Derecho Administrativo de la UNED</p> <p>Moderador: D. Francisco Espadas Santana. Coronel de la Guardia Civil. Director de la Academia de Oficiales.</p>
14:00	Descanso	
16:00	MESA REDONDA: La seguridad de las fronteras en puertos y aeropuertos	<p>Ponente: D. José Luis Valle María. Jefe de Área de Inteligencia e Información de la Subdirección General de Operaciones AEAT (Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales)</p> <p>Moderadora: D^a María Acracia Núñez Martínez. Vicedecana de Ordenación Académica y de Relaciones Institucionales de la Facultad de Derecho de la UNED</p>
17:30	TERCERA PONENCIA:	
	La Guardia Civil en el nuevo escenario de seguridad portuaria y aeroportuaria.	<p>Ponente: D. Pedro Garrido Roca. Coronel de la Guardia Civil. Jefe del Servicio de Costas y Fronteras.</p> <p>Moderadora: D^a Mercedes Gómez Adanero. Decana de la Facultad de Derecho de la UNED</p>
18:15	Descanso	
18:30	Acto de clausura	

INAUGURACIÓN:



Presiden:

- **D. FRANCISCO JAVIER ALVAREDO DÍAZ**, General de Brigada de la Guardia Civil. Jefe de la Jefatura de Enseñanza.
- **D. ALEJANDRO TIANA FERRER**, Rector Magnifico de la UNED.
- **D. ARSENIO FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**. Director General de la Guardia Civil.
- **D. JOSÉ LUÍS ULLA REGA**, Teniente General. Subdirector General de Personal.
- **D^a FANNY CASTRO-RIAL GARRONE**, Directora del Instituto Universitario de Investigación sobre Seguridad Interior (IUISI).

AUDIO Nº 1

Toma la palabra D. Francisco Espadas Santana, Coronel de la Guardia Civil. Director de la Academia de Oficiales. Hace alusión al XVII Seminario Duque de Ahumada, así como a las nuevas instalaciones de la Academia. Dando la palabra a la Directora de la IUISI.

XXVII SEMINARIO “DUQUE DE AHUMADA”

La Directora, comenta las fructíferas relaciones de la UNED y la Guardia Civil y coordinadas por la Academia de Oficiales, haciendo mención a las nuevas instalaciones de la Academia, seguidamente comenta la importancia de la Guardia Civil en relación con el tráfico aéreo, ya que para el año 2030, se prevé que unos 3.000 millones de pasajeros pasarán filtros de control aéreo, por lo que, le corresponderá asumir un enorme desafío dentro de sus funciones.

También hace referencia a Vigilancia Portuaria, que tendrá que asumir el reto derivado del aumento del tráfico marítimo y la interferencia e incremento del crimen organizado y otros ilícitos.



El Rector de la UNED toma la palabra, refiriéndose a la Guardia Civil comentando que con el paso del tiempo ha ido haciendo un enorme esfuerzo de compenetración con la sociedad al igual que la UNED, hace mención de los pilares de dicha Universidad, reduciéndolo a dos puntos:

- Voluntad de servicio público.
- Su carácter nacional.

Seguidamente se refiere a la IUISI y las colaboraciones de la UNED, llevándose a cabo diferentes actividades prestigiosas como el Curso de Cepol y otros, Así como la gran variedad de los temas tratado en los diferentes Seminarios Duque de Ahumada.

El Tema a tratar en este XXVII Seminario no solo afecta a la seguridad del país, afecta a muchos ciudadanos que utilizan estos medios de comunicación.



El Director General de la Guardia Civil, agradece la colaboración de la Universidad Nacional de Educación a Distancia con la Guardia Civil, habla de las competencias del Cuerpo en todo el estado con su misión especial de Resguardo Fiscal y fronteras, etc., así mismo hace referencia a la presentación de un “arco de seguridad”, que sería de gran efectividad para su utilización en el control de personas en los diferentes puertos, aeropuertos y estaciones de tren.

Posteriormente felicita a la Directora del IUISI, así como a la Academia de Oficiales de Aranjuez, por poner a disposición del Seminario las nuevas instalaciones.

También hace referencia a las Unidades especiales como la UEI y GRS por su preparación en materia de secuestros aéreos y marítimos. Destacando que los medios de transportes han sido objetivos terroristas con más de 600 ataques en aeropuertos de todo el mundo desde el año 1.960, por lo que se ha efectuado un cambio global en la forma de afrontar la seguridad en el ámbito del transporte aéreo, con los correspondientes cambios de normativas en esta materia.

XXVII SEMINARIO “DUQUE DE AHUMADA”

Finalmente comenta que la seguridad no es gratuita, que es imprescindible dotar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado de medios económicos, materiales y humanos, para seguir consiguiendo el estado de seguridad y bienestar de nuestro país.

Dando las gracias a todos los asistentes, da por inaugurado el Seminario.

PANEL 1

PRIMERA PARTE: "SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL"

PONENTE: D. JOSÉ LLORCA ORTEGA.

PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO.

SEGUNDA PARTE: "SISTEMA AEROPORTUARIO ESPAÑOL"

PONENTE: D. JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS.

DIRECTOR GENERAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES
Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA).

AUDIO Nº 2



Comienza la ponencia **D. JOSÉ LLORCA ORTEGA** con agradecimientos.

Se establece la importancia de los puertos tanto para la seguridad del país como para su desarrollo económico.

Para el ponente los puertos son los grandes desconocidos pese a que la economía del país depende de ellos y son esenciales para la globalización a la que se tiende actualmente.

El 85% del comercio mundial se mueve por mar y España juega un papel esencial y activo en las estrategias globales del transporte marítimo por encontrarse en el eje internacional transversal de dicho transporte. España es parte fundamental del eje norte-sur.

Un 1,1% del PIB lo general el transporte marítimo y genera más de 100.000 puestos de trabajo directos.

A nivel mundial España ocupa el 12º puesto en calidad de las Infraestructuras Portuarias.

En cuanto al tráfico de contenedores, considerado como la base económica del transporte mundial, tres puertos españoles destacan en el top 100. Valencia 31º, Algeciras 31º y Barcelona 80º. En el ámbito Europeo Valencia ocupa el 5º y Algeciras el 6º.

En relación a las mercancías embarcadas y desembarcadas en España, se destacan los intercambios con China, España mueve 502 toneladas de mercancías y 30 millones de pasajeros de los que 8,4 millones son cruceristas.

España es el segundo país europeo en tráfico marítimo, por detrás de Alemania, y juega un papel determinante también en el tráfico en tránsito, fundamentalmente en los puertos de Algeciras, Valencia, Barcelona y las Palmas.

Se define a los puertos como termómetros de la economía. Seguimos creciendo aunque con cierto aplanamiento. La evolución creciente en el tráfico de mercancías supone una clara recuperación después de la crisis, conforme a los gráficos que se exponen.

Todos nuestros puertos comerciales son de titularidad del estado, conforme mandato establecido en la constitución (46/47) siendo el resto de titularidad de las Comunidades Autónomas. Agrupadas en 28 autoridades portuarias tienen autonomía de gestión pero están coordinadas por el organismo del Ministerio de Fomento que las preside.

Se ha establecido así un modelo descentralizado en el que las CC.AA. no tienen funciones orgánicas ni funcionales sobre el puerto, pero sí nombran a la autoridad portuaria. Es el Gobierno central el que ostenta las competencias de coordinación, planificación y control, política y economía sobre los puertos del Estado.

A nivel económico, los puertos no perciben cantidad alguna de los presupuestos generales del estado, de forma que se pactan marcos presupuestarios con el Estado, a través de los PLANES DE EMPRESA. El sector portuario en España es un sector saneado y generador de recursos, cada vez más competitivo. Queda sin embargo pendiente la mejora del transporte ferroviario relacionado con el marítimo.

En la actualidad los puertos se mueven entre las iniciativas pública y privada, con un modelo portuario denominado LANGOR, en los que se goza de amplias zonas concesionales para desarrollo de actividades privadas rentables.

El ponente, para finalizar, procede a esquematizar los sistemas de seguridad que se establecen con áreas de colaboración tanto con el ministerio de Interior, Defensa y Fomento, a través de los PLANES DE PROTECCIÓN que adquieren una relevancia esencial a partir del 11-S. Planes de protección en Buques (código PDIP) y planes de protección en puertos.

Se elabora y aprueba legislación sobre los PLANES DE AUTOPROTECCIÓN y PROTECCIÓN, basados todos ellos en un sistema de EVALUACIÓN DE RIESGOS, existiendo en la actualidad aprobado y en funcionamiento:

- Plan sectorial marítimo
- Plan de seguridad del operador
- Plan de protección específico
- Plan de apoyo operativo (participación directa FFCCSE)



A continuación comienza a deponer **D. JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS** después de hacer varios agradecimientos.

Entiende que la actividad económica de los aeropuertos ha de ser de calidad, y recalca su importancia económica, siendo el transporte aéreo el 3,5% del PIB mundial. En concreto representa el 5,9% del PIB nacional.

En España este ámbito genera 10 millones de empleos, y se encuentra en la banda alta del transporte aéreo, siendo uno de los países con mayor actividad aérea ocupando el 6º puesto mundial. Es fundamental en el sector de transporte de pasajeros.

Se está creciendo por encima de Europa por motivos geográficos, los archipiélagos con los que contamos, que son muy activos económicamente, por ser España un puente aéreo entre Europa y latino América, y por ser

el sector turístico en nuestro país un sector bien organizado. Por todo ello la evolución del sector aéreo y sus perspectivas son muy positivas, previéndose un crecimiento por encima del PIB.

El sistema de aeropuertos Españoles se gestiona a través de AENA, incluidas las actividades civiles dentro de las bases aéreas militares. En España contamos con 7 bases militares con instalaciones civiles en su interior junto con el ejército del aire.

AENA es una sociedad anónima pública que contaba con 46 aeropuertos y 2 helipuertos hasta febrero de 2015 cuando sale a bolsa, pasando a ser una sociedad estatal con intereses privados (49%), ocupando el 7º puesto en el IBEX con su salida a bolsa. Actualmente gestiona aeropuertos extranjeros con participación en Méjico, Colombia y Londres.

España ocupa el 1º puesto mundial en pasajeros usuarios de aeropuertos. El aeropuerto de Madrid, en 2015 fue el mayor crecimiento europeo y ocupa el 5º puesto, y el de Barcelona ocupa el 9º puesto.

Respecto de las funciones de AENA en los aeropuertos, se establece que se dedica al desarrollo, administración y gestión de las infraestructuras.

Respecto de las actividades aeroportuarias se distingue entre aeronáuticas, no aeronáuticas y las institucionales. Respecto de las primeras, que generan ingresos, las mismas han de estar regulados por el Estado. Se trata de una regulación importante en cuanto al Estado corresponde garantizar dichos servicios y actividades. Respecto de las actividades institucionales (seguridad, correos....) se deben elaborar y desarrollar protocolos entre las distintas instituciones.

AENA ha de regular calidad-precio de los servicios proporcionados, como consecuencia de la participación de capital privado. Para ello, se habrá de aprobar

XXVII SEMINARIO “DUQUE DE AHUMADA”

por el Consejo de Ministros, con vigencia quinquenal, el llamado DORA (Documento de Regulación Aeroportuaria) que tendrá vigencia 2017/2021.

Dicho documento ha de regular los precios, los servicios que se han de proporcionar, la calidad de los servicios medidos en unos ratios, los gastos de la actividad regulada, los horarios del aeropuerto y sus actividades.

En cuanto a la seguridad aeroportuaria reseñar el RD 550/06 en que se aprueba el PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA AVIACIÓN CIVIL creándose el COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD AVIACIÓN CIVIL, LA COMISIÓN PERMANENTE DEL COMITÉ NACIONAL Y EL COMITÉ LOCAL DE SEGURIDAD.

Se establece, en relación a la seguridad, un convenio de colaboración entre AENA y ministerio de interior desde el 29 de junio de 99 que supuso la inclusión de la seguridad privada en el ámbito aeroportuario.

PANEL 2

PONENTES:

DÑA. CELIA TAMARIT DE CASTRO.

JEFA DEL ÁREA DE SEGURIDAD PORTUARIA DE PUERTOS DEL ESTADO.

D. FRANCISCO JAVIER CASTILLEJO REYES.

JEFE DEL ÁREA DE SEGURIDAD MARÍTIMA
DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE.

D. MARIO RODRÍGUEZ GONZÁLEZ.

JEFE DE LA DIVISIÓN DE SEGURIDAD Y FACILITACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL.

D. JOSÉ LUIS NIETO GARRIDO.

JEFE DE LA DIVISIÓN DE SEGURIDAD OPERATIVA DE AENA.

AUDIO Nº 03

LA PROTECCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO.



D. Francisco Javier Alvaredo Díaz, General de Brigada, Jefe de la Jefatura de Enseñanza, como Moderador, toma la palabra hablando de la amenaza existente en ambos sectores y pasa a presentar al primera ponente **Dª CELIA TAMARIT DE CASTRO**, que hará alusión a la “Protección del transporte Marítimo”.

Agradece a la Guardia Civil por darle la oportunidad de participar en este Seminario, comienza su alocución diciendo que un puerto es un conjunto de cosas, espacios terrestres, aguas marítimas, etc, donde se puede realizar el Tráfico Marítimo. Las Autoridades Portuarias son creadas en el año 1992, para gestionar los puertos que el Estado se guardo para sí.



Muestra unas fotografías del Puerto de Pasaje y de Algeciras, explicando en los mismos las zonas delimitadoras.

Seguidamente presenta el Puerto de Huelva, delimitando las zonas donde la Autoridad Portuaria tiene competencia. Dentro de un mismo puerto suelen darse diferentes competencias de varias administraciones, destacando Marina Mercante, Aduanas, Frontera, Industria, Sanidad, Medio Ambiente, Seguridad Pública, Protección Civil, Seguridad Vial, Urbanismo y Ordenación del territorio, carreteras, ferrocarriles, pesca, cultura y trabajo.

Con todos ellos hay que llegar a acuerdos, convenios y protocolos, teniendo en cuenta que a veces se encuentran intereses contrapuestos con concurrencia de competencias.

La diversa normativa que rige en los puertos, comenta el convenio SOLAS de 1.974, el cual fue modificado por la Organización Marítima Internacional de la cual emana, en su parte de navegación segura.

Ante otras Normativas, comienza comentando que en el año 2004 OMI entra en vigor el convenio SOLAS (PEIP), dentro del ámbito de buques internacionales. Durante el año 2004, Europa saca un Reglamento 725/2004, que obliga a los buques de pasajes clase A, en el tráfico nacional. En 2005, la directiva de Europa 2005/65/CE, amplía la protección a todas las áreas portuarias. En el año 2007, España por medio de Real Decreto 1617/2007, traspone las normativas anteriores en temas de seguridad y en 2008 por parte de Europa en el Reglamento 324/ 2008, sobre Inspecciones Comunitarias,

La coordinación en instalaciones portuarias y puertos, por medio de SECUREPORT, aprobado por el Secretario General de Transporte, coordinado por el Ministerio de Interior.

Dentro de los Planes de Protección, existen tres niveles de protección:

- Nivel de protección 1.- Se mantendrá en todo momento unas medidas mínimas de protección apropiadas.
- Nivel de protección 2.- Medidas adicionales.

- Nivel de protección 3.- Regirán medidas específicas adicionales ante probable o inminente un incidente de protección.

Para finalizar, comenta que dentro de los asuntos pendientes existen tres puntos de gran interes, como son:

- Sistemas de inspecciones.
- Integración.
- Coordinación.

PRESENTACIÓN 01

Nuevamente toma la palabra el Moderador, realizando la presentación del segundo Ponente **D. FRANCISCO JAVIER CASTILLEJO REYES**.



Comienza dando las gracias por poder participar en dicho Seminario y seguidamente comienza a referirse a las medidas de protección de los buques, estructurandola su ponencia con las siguientes medidas:

- Sistema de localización e identificación de buques.
- Control de acceso.
- Acceso a zonas restringidas y criticas.
- Control y vigilancia.
- Sistemas de alertas (SSAS).
- Medidas antipirateria.
- Control de los buques en puerto.

Sistema de localización e identificación de buques

Utilizando el Sistema de Identificación Automática (AIS), que permite en todo momento tener identificado y localizado a cualquier buques, pudiendo hacer un seguimiento de su ruta.

También existe otro Sistema denominado LONG RANGE IDENTIFICATION & TRACKING (LRIT), el cual emite cuatro señales diarias, cada 6 horas, y en conjunto con el Sistema AIS, posibilita situar con mayor precisión la localización del buque.

Control de acceso

Hace una diferencia entre buques mercantes y buques de pasajeros.

En los buques mercantes no es tan fácil acceder, ya que existen medidas de control realizadas por la propia tripulación, para evitar la entrada ilegal de personas, así como en determinados puertos problemáticos por inmigración irregular, las medidas de seguridad son aumentadas.

En los buques de pasajeros, el principal problema es el control efectivo de los vehículos que acceden a su bodega, una de las medidas preventiva es que durante la travesía los pasajeros no pueden acceder a sus vehículos, con el fin de evitar posibles manipulaciones dentro del mismo.

Comenta que en el ámbito del transporte aéreo el control de pasajeros está más regulado existiendo listados de objetos prohibidos, sin embargo en los accesos de personal al buque no existen dichos listados.

Accesos a zonas restringidas/críticas, merecen una especial atención, debiéndose evitar su acceso de los pasajeros, adoptándose medidas adicionales para impedir su entrada en dichas zonas.

Para poder determinar dichas zonas, se debe de realizar un estudio del buque con el fin de diferenciarlas, a la vez que poner medidas para evitar el tránsito de pasajeros, las medidas pueden consistir en carteles anunciadores, candados en determinados accesos, cerraduras codificadas, puertas o vallas.

Control y Vigilancia.

Dentro de las medidas de control y vigilancia realizadas por las compañías navieras cabe destacar:

- Circuitos Cerrado de Televisión (CCTV) en ciertas zonas.
- Rondas regulares de vigilancia, por parte de la tripulación.
- En algunos casos, la presencia de personal de Seguridad Privada o Policías en las zonas de pasajes.

Sistemas de alertas (SSAS)

Los buques están dotados de un Sistema de Alerta Internacional, denominado Sistema de Alerta (SSAS), el cual no está identificado y tan solo es conocido su ubicación por los Oficiales del Buque, llevando una protección para evitar que se pueda accionar de forma accidental.

Al ser activada la alarma en un buque de bandera española, saltará una alerta en el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo (CNCS) y en la Secretaría de Estado de Seguridad. Esta señal identifica el buque, su rumbo, destino, etc.

El CNCS se pondrá en contacto con el Oficial de Protección de la Compañía Naviera, que estará disponible las 24 horas del día, éste verificará con el buque la alerta (en

España hasta la fecha, tan solo se han dado dos alertas y fueron accidentales, ninguna real), se considera alerta real en el caso que durante 30 minutos no se pueda comprobar su realidad, en estos casos la Secretaría de Estado de Seguridad adoptará las medidas necesarias.

Medidas Antipiraterias

Se basa en una Guía de buenas prácticas, donde determinan que hacer en las diferentes zonas donde se dan este tipo de conflicto, dichas medidas pueden ser la colocación de alambres eletrificados, maniquies que simulen a personas de la tripulación, evitar el acceso con la colocación de obtaculos, cierre de la zonas restringidas y se determinan una zona de seguridad para la tripulación, en caso que los piratas accedan al buque.

Aunque la medida más eficaz es la de llevar a bordo personal dfe Seguridad Privada armado.

Control de los Buques en puertos.

Comunicación previa a la llegada de los buques a puertos:

Esta información se suministra a la Autoridad de Protección Portuaria, a la Capitanía Marítima correspndiente y a la Comandancia de la Guardia Civil.

Debe ser suministrada;

- Al menos con 24 horas de antelación.
- En el momento enel que el buque salga de puerto anterior, si el viaje dura menos de 24 horas.
- Si no se conoce el puerto de escala o si este se modifica durante el viaje, desde el momento en que sea conocido.

Si hay motivos fundados para pensar que el buque incumple, el Capitán Marítimo podrá:

- Exigir que rectifique el incumplimiento.
- Exigir que el buque acuda a un lugar deteerminado.
- Inspeccionar el buque o denegarle la entrada.

Todo ello basándose en el Reglamento XI – 2/9.1. del SOLAS: Los funcionarios debidamente autorizados tienen derecho a subir a bordo del buque y verificar las medidas de protección del buque.

Reglamento XI – 2/9.1 del SOLAS: Medidas de control para garantizar el cumplimiento por parte de los buques que desean entrar en puerto.

El Moderador vuelve a tomar la palabra y pasa a presentar al nuevo Ponente **D. MARIO RODRÍGUEZ GONZÁLEZ**, que dará su conferencia sobre “MARCO JURÍDICO Y ORGANIZACIÓN AUSEC”.



Toma la palabra agradeciendo el haber sido invitado a este Seminario, así como a la Academia de Oficiales de la Guardia Civil, a el IUII y a la UNED.

Continúa con su exposición haciendo referencia al contenido de su ponencia, hablando del transporte aéreo, su normativa y estructura nacional e internacional.

Comenta los niveles normativos, en relación con la Aviación Civil tanto nacional como internacional.

Pasando a desglosar dicha normativa:

Reglamentos Comunitarios:

- Parlamento Europeo y Consejo:

300/2008 sobre Normas Comunes.

- Comisión:

Reglamento 1254/2009, sobre Medidas Alternativas.

Reglamento 18/2010, sobre Inspecciones Nacionales.

Reglamento 72/2010, Inspecciones CE.

- Ejecución y decisiones:

Reglamento 2015/1998, sobre Medidas Detalladas.

C(2015/8005)

Finalizadas las Normativa Internacional, pasa hablar de la Normativa Nacional:

Ley 21/2003, sobre la Ley de Seguridad Aérea. (LSA)

R.D. 98/2009, sobre el Reglamento de Inspección Aeronáutica. (RIA)

R.D. 550/2006, sobre Autoridades Competentes y el CNS.

R.D. 184/2008, sobre los Estatutos de AESA.

Continuando con los programas nacionales:

PNS v17 (Seguridad)

PNF v7 (Formación)

PNC v7 (Control de Calidad).

La difusión de la norma se desarrolla por el Programa Nacional de Seguridad, dividiéndolo en dos partes, una pública (medidas de información de los pasajeros con el fin de saber que artículos pueden llevar en una aeronave, y otras restringidas y confidenciales.

Las Organizaciones Internacionales que intervienen, se encuentran las siguientes:

E.C.- La Comisión Europea, como Comité Regulatorio.

CECAC.- Conferencia Europea de Aviación Civil, con respecto a métodos y recomendaciones.

ICAO.-

La Autoridad en materia de Aviación Civil, es la Secretaria General de Transporte, apoyada por el Comité Nacional de Seguridad que se encuentra formado por Ministerio de Interior, Ministerio de Asuntos Exteriores, Guardia Civil y Cuerpo Nacional de Policía, los cuales se reúnen cada seis meses o en convocatorias extraordinarias en casos necesarios.

PRESENTACIÓN 02

Una vez finalizada dicha ponencia, el Moderador vuelve a tomar la palabra y tras la presentación del Ponente **D. JOSÉ LUIS NIETO GARRIDO**, le sede la misma.



Expone que su ponencia tratará sobre “PROTECCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO: AENA.

Para comenzar da las gracias de poder exponer a la Guardia Civil, las inquietudes en los aeropuertos, así como destacar la importancia que supone dicho Cuerpo dentro de las medidas de seguridad.

Hace una pequeña exposición de lo tratará durante su ponencia desglosándola de la siguiente forma:

- La Sociedad y Seguridad.

Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), dice que el objetivo prioritario de la Seguridad de la Aviación Civil Internacional, consiste en asegurar la protección y la salvaguardia de los pasajeros, las tripulaciones, el personal de tierra, el público, las aeronaves y las

instalaciones aeroportuarias, contra actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en vuelo.

Entre otras hace destacar otras definiciones realizadas por diferentes Países y Organismos:

España: Protección del Estado y de los Ciudadanos, contra la actividad terrorista.

U.E : La Comisión Europea establece una política para asegurar un alto nivel de seguridad para los pasajeros, promoviendo normas eficientes (en proceso y coste), y facilitando el libre movimiento de bienes y personas que utilizan el transporte aéreo.

E.E.U.U.: La Agencia de Transporte Americana (TSA), establece como seguridad la protección del Sistema de Transporte Nacional, para asegurar la libertad de movimiento de personas y bienes.

- La seguridad aeroportuaria y Aena.

Existen tres ejes en los que apoyarse en la relación Aena y Seguridad en los aeropuertos:

1º.- Amenazas en el transporte aéreo.

El 2016, no ha sido un buen año para la seguridad, comentando los atentados terroristas en diferentes aeropuertos y destacando que este es un aspecto de vital importancia para toda la sociedad.

Las amenazas para la aviación son continuas, teniendo gran incidencia en la sociedad y en los medios de comunicación.

2º.- Normativa de aplicación.

La seguridad en la aviación es una de las materias más reguladas, tanto a nivel nacional como internacional.

El proceso de seguridad es auditado tanto por la Comisión Europea, como por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea,

En los Aeropuertos Españoles, se han realizado las siguientes labores inspectoras:

AESA: 35 – 40 auditorias e inspecciones al año.

CE: 2 auditorias al año.

AENA: Por medio del Plan de Calidad Interno, se realizaron 32 visitas de verificación

3º.- Pasajeros y Compañías Aéreas.

El pasajero es el receptor de todas las medidas que se determinen y aplican al proceso de seguridad.

Las expectativas del pasajero se pueden definir en:

- Seguridad de las personas y viaje seguro.
- Eficiencia en el viaje.
- Pasajeros satisfechos.
- Aeropuertos y Compañías rentables.

CONCLUSIONES:

Las amenazas sobre el transporte aéreo son reales y crecientes.

La normativa de seguridad es un punto de referencia a nivel internacional, en los procesos de seguridad en todos los aeropuertos.

El proceso de seguridad es auditado y es necesario seguir las regulaciones internacionales.

El pasajero es un elemento clave en el proceso de seguridad, y debe ser el centro de referencia para autoridades reguladoras, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y para los Gestores aeroportuarios.

PRESENTACIÓN 03

PANEL 3

PRIMERA PARTE: "EVALUACIÓN DE LA AMENAZA TERRORISTA Y DEL CRIMEN ORGANIZADO"
PONENTE: DÑA. ESTHER SEVILLA NAVARRO, JEFA DE SECCIÓN DE LA DIVISIÓN ANTITERRORISTA, DEL CENTRO DE INTELIGENCIA CONTRA EL TERRORISMO Y EL CRIMEN ORGANIZADO (CITCO).

SEGUNDA PARTE: "AMENAZA A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y TRANSPORTE MARÍTIMO".
PONENTE: D. ANDRÉS MARTÍNEZ MARTÍNEZ, COMANDANTE DE LA GUARDIA CIVIL, JEFATURA DE INFORMACIÓN.

TERCERA PARTE: "RIESGOS DE SEGURIDAD EN PUERTOS Y AEROPUERTOS"
PONENTE: D. JOSÉ ÁNGEL ASTILLERO FUENTES, TENIENTE CORONEL DE LA GUARDIA CIVIL, SERVICIO DE COSTAS Y FRONTERAS.

AUDIO Nº 04



“Protección del transporte aéreo y marítimo”

DÑA. ESTER SEVILLA NAVARRO

Presentación curricular.

Tras los agradecimientos, pasa a exponer qué es y qué misiones tiene el **CITCO (CENTRO DE INTELIGENCIA CONTRA TERRORISMO Y CRIMEN ORGANIZADO)**

centrándose en las misiones de este organismo respecto de las amenazas terroristas sin entrar en sus funciones respecto del crimen organizado.



Este organismo es de reciente creación (2014) y está integrado por dos organismos ya existentes: **2004 CNCA** (CENTRO NACIONAL DE COORDINACION ANTITERRORISTA) y **2006 CICO** (CENTRO INVESTIGACION CRIMEN ORGANIZADO).

EL CITCO es un organismo dependiente del Ministerio del Interior y esta regulado por R.D. 873/2014, no tratándose de un organismo operativo, sino de coordinación de la información de operaciones y lucha antiterrorista. Integrado por Policía, Guardia Civil, C.N.I., e Instituciones Penitenciarias.

Asume un papel de valoración tanto genérica como específica (aviación civil), al tiempo que cualitativa y cuantitativa respecto la amenaza terrorista.

Al respecto de su función, sobresale su papel en el **TESAT**, como informe de Europol sobre terrorismo en Europa. Informe público anual, que da una visión general de las amenazas terroristas en cada uno de los países de Europa así como de Europa en general.

El **CITCO** es el organismo que representa a España en la E.U. para realizar el análisis de riesgos en relación fundamentalmente a la aviación civil, teniendo un menor papel en relación a los puertos. Se trata de crear una guía para los puestos fronterizos estableciéndose unos perfiles sospechosos en relación a terroristas dentro de la Unión Europea, para su uso en puertos y aeropuertos.

Además se formalizarán dos instrumentos:

El P.N.R. como un registro de nombres de pasajeros, que permita chequearles por las bases de datos, foros, redes sociales y otros datos. Todo ello con la finalidad de crear una directiva Europea al respecto.

El **P.P.I.C.**, como plan de protección y prevención antiterrorista. En este instrumento se establecen unos niveles de amenaza. Hoy en España nos encontramos en el nivel 4. Dichos niveles implican medidas de protección concretas por parte de las FFCCSE dependiendo del nivel fijado de amenaza.

Dichos niveles de amenaza se determinan a través del establecimiento de dos mesas, una **MESA de valoración de la amenaza** en la que participa el CITCO, con una periodicidad dependiente del nivel de riesgo (actualmente en España semanal), la valoración se proporciona al Ministerio del Interior quien finalmente decide el nivel de riesgo a marcar, y otra **MESA de coordinación** que trata más de dar apoyo y seguimiento a las medidas adoptadas en relación a los niveles marcados.

Respecto de puertos y aeropuertos, se elabora un sistema de indicadores, que realmente suponen mucha dificultad en cuanto a perfilar al terrorista. Se pretende

que conforme a la casuística del resto de países y el propio, se configure un listado de individuos que puedan dar el perfil de terrorista y puedan ser controlados. Tras cada atentado se extrae información para facilitar la labor del personal en fronteras con la fijación de dichos indicadores y perfiles.

Concluye la ponencia afirmando que contra la aviación civil actualmente, estadísticamente, después del 11-S han disminuido las acciones terroristas, considerando el terrorismo en general (eta, la yihad...)

PRESENTACIÓN 04

COMANDANTE D. ANDRÉS MARTÍNEZ MARTÍNEZ.

Presentación curricular.

Agradecimientos

Centrará su intervención respecto a la aviación civil y transporte marítimo, desde el punto de vista de la amenaza terrorista internacional, concretamente la yihadista.

Como nace, como aparece el DAESH y finalmente hará una breves conclusiones. Todo ello partiendo del año 2001, 11-S.



Es desde esa fecha cuando se produce una verdadera llamada a la yihad global por parte de A.Q.

Desde ese momento se hace una llamada a una yihad para todos los musulmanes de la tierra, marcando como enemigo principal a América y los cruzados, a los que hay que combatir allí donde estén ellos para derrotarlos.

Esta yihad global que inicia Osama Bin Laden, se basa ideológicamente en que haya que acabar con todo signo occidental, se ha de restaurar el Islam Universal (llamado Califato Universal) y por último se ha de acabar con los regímenes apostatas.

A.Q., fundamentalmente en la Península Árábica, en cuanto a la lucha contra

occidente, se entiende que la fuerza real de occidente es su economía, y que su talón de Aquiles es el transporte logístico, tanto por aire como por mar. Se considera pues, que dañando su económica se daña el país. Se hace referencia al transporte tanto de mercancías como de pasajeros.

Aparece como objetivo los estrechos como punto estratégico para dañar los transportes.

Aparece DAESH (ISIS, LSIL) como una escisión de A-Q. Consiguiendo consolidar un territorio (califato), poner en marcha una maquinaria propagandística fuerte (llamada propaganda 3.0), creando nuevas estrategias y tácticas más duras de actuación y logrando muchos más seguidores en Europa y el resto de occidente.

La estrategia final del DAESH es el CALIFATO UNIVERSAL, para ello en un primer periodo tratan de que sus seguidores se desplacen al califato, en un segundo periodo que sus seguidores busquen castigo a occidente y en un tercer periodo promover la yihad individual, en la que no es necesario el desplazamiento al califato sino que se propone mas “haz lo que sea donde du estés”.

Comienza a destacar el aparato propagandístico, fundamentalmente a través de redes sociales, propaganda tanto oficial, como de grupos no oficiales, como de los seguidores.

El problema actualmente es el de la AUTORADICALIZACIÓN, que añade una dificultad en cuanto no se trata de un grupo estructurado, sino de un individuo que decide cuando actuar, tratando de buscar un máximo daño tanto económico como humano. Esto como mejor se consigue es atacando puertos y aeropuertos.

Junto a esta radicalización aparecen los INSIDERS, radicalizados que actúan en su lugar de trabajo infiltrándose en las estructuras donde trabajan, pudiendo actuar con mayor facilidad que alguien ajeno.

Finaliza la ponencia respecto de las previsiones futuras afirmando que se prevé el incremento de acciones, el uso de imágenes de los ataques como propaganda, mayor número de acciones improvisadas y un colapso del califato en cuanto a la pérdida del control.

TTE. CORONEL D. JOSÉ ÁNGEL ASTILLERO FUENTES

Presentación curricular

Agradecimientos.

Pese al título de su ponencia, considera necesario hablar de los riesgos tanto en el transporte aéreo como marítimo, en cuanto cualquier fallo afectará al transporte internacional, tendrá una grave repercusión.

Como el riesgo viene de la amenaza, y la más peligrosa es la terrorista islámica, se centrará en ella. Dicha amenaza tiene una casuística muy variada que dificulta sacar una clasificación de la misma. Actualmente en el terrorismo yihadista “todo vale”.

Por ello, para combatirlos se han de efectuar una serie de reflexiones para tratar de intuir las características de los ataques.



Se parte de que en U.E. ha habido más de 1.000 personas detenidas por terrorismo, y de una Europa preocupada en como detectar y neutralizar los individuos que actúan sin ningún patrón ni directriz.

Por tanto el yihadismo exige además de la investigación del terrorismo clásica, que investigaba grupos organizados y armas convencionales, una labor importantísima de prevención frente al terrorismo nuevo, no convencional, llevado a cabo en el marco de una radicalización individual y en solitario (lobo solitario) ante este mucho más difícil de investigar, habrá que prevenir.

En este campo adquiere una labor fundamental el proyecto líder en Europa, I.C.A.R.O. (IDENTIFICACIÓN DE CONDUCTAS ANÓMALAS RESPUESTA OPERATIVA).

Se plantea llegado a este punto, si es necesario rediseñar la seguridad en aeropuertos. Para ello se analizan los últimos atentados en aeropuertos, extendiéndose en los atentados de Bruselas y Estambul de 2016. La existencia en este último de filtros que en Bruselas no existían, nos lleva a concluir que dichos filtros no hacen decaer la intención de atentar de los terroristas. Pero que lo que si hacen las mayores medidas de seguridad es evitar un mayor número de víctimas en cuanto anticipan, de alguna forma, la repuesta policial y protegen en mayor medida las aeronaves y el pasaje.

Tras el atentado en Estambul se adoptan medidas consideradas totalmente acertadas para el ponente.

- 1- Se protege la terminal con barreras de hormigón.
- 2- Se incrementa la presencia policial “robusta”, es decir se establecen las “3P”
 - 1.- patrulla (nunca un efectivo en solitario)
 - 2.- protección (dotación de chalecos antibalas)
 - 3.- potencia de fuego (armas contundentes)
- 3- Dotar a su servicio de seguridad privada de armas automáticas.

Respecto a los INSIDERS que puedan existir en los centros aéreos y marítimos, se cree muy conveniente los SECREENINGS respecto del personal controlando sus antecedentes y fichas policiales y se ha de tratar de detectar rasgos de radicalización, lo que es claramente complicado.

Finalmente hemos de afirmar que frente a la fijación de los actos terroristas contra objetivos de transporte de todo tipo (aéreos, marítimos, ferroviarios (tren y metro)) hemos tenido una seguridad reactiva (frente una acción- una reacción) impuesta por

XXVII SEMINARIO “DUQUE DE AHUMADA”

la realidad en el campo aéreo, que todavía no ha llegado al ámbito de los puertos, por lo que hemos de tratar de evitar que comience en dicho ámbito.

Para concluir, afirmamos que siendo los puertos y aeropuertos irremplazables hemos de poner todas las medidas para su protección y defensa.

PRESENTACIÓN 05

PRIMERA PONECIA:

"PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS CRÍTICAS DEL TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO".

PONENTE: D. JOSÉ LUIS PÉREZ PAJUELO. COMANDANTE DE LA GUARDIA CIVIL.
JEFE DEL SERVICIO DE PLANES Y SEGURIDAD DEL CENTRO NACIONAL
PARA LA PROTECCIÓN DE LAS
INFRAESTRUTURAS CRÍTICAS(CNPIC).

AUDIO Nº 05

Presentación del ponente por parte de, **D. SANTIAGO GARRIDO BUJ**, Catedrático de Economía de la Empresa (U.N.E.D), Director del Curso Superior de Dirección y seguridad de la UNED y del curso de Protección de Infraestructuras Críticas (Secretaria de Estado de Interior)



En su presentación hace alusión a que durante tiempo ha tratado temas de seguridad privada y gestión de riesgos. Seguridad pública y privada están íntimamente relacionadas, en el mundo global al que se tiende en la protección de infraestructuras críticas en el ámbito de puertos y aeropuertos.

Los aspectos organizativos, la gestión y los costes de esa protección afectan a todos los agentes involucrados.

Felicita al CENTRO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA CRÍTICAS, por su buen hacer.

Tomada la palabra por el ponente, **COMANDANTE D. JOSÉ LUÍS PÉREZ PAJUELO**, agradece a la Academia de oficiales y al CENTIC su participación en el seminario.

En su ponencia tratara de hacer una introducción al porque de los PLANES ESTRATÉGICOS dando una visión general y estableciendo el marco de sus actuaciones y el núcleo en el que giran, y profundizará en el subsector aéreo y marítimo.

Esencial en este ámbito es estar preparados para lo que pueda ocurrir y no asumir hechos.

Punto de inflexión en protección de Infraestructuras Críticas, en España fue el 11 de marzo, cuando se comienza a ser conscientes de un nuevo terrorismo diferente al padecido en España durante años, que se trata de un terrorismo internacional que señala objetivos estratégicos. Es entonces cuando se toma conciencia de la necesidad de protección de determinadas infraestructuras que serán consideradas críticas dependiendo de los servicios que proporcionen y el núcleo de población a los que afecte dicho servicio.

Se efectúa un análisis somero de la legislación en la materia iniciada en 2004 (la comisión Europea diseña un programa europeo estratégico para los estados) 2008 (directiva europea en la materia que se ha de trasponer a la legislación de cada uno de los estados miembros, y que pretende que se recojan los planes ya existentes para integrarlos en un plan nacional. La directiva pretende implementar la protección nacional frente a las Infraestructuras Críticas.

En 2007 en España se comienzan a tomar iniciativas mediante el acuerdo del Consejo de ministros, en el se dan parámetros respecto de la creación de un catalogo nacional de Infraestructuras Criticas, creación del Centro Nacional de Infraestructuras Criticas, un plan nacional de protección de infraestructuras, que estará relacionado con el posterior plan de prevención terrorista de 2009.

Todo ello culmina con la aprobación de la LEY DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS CRÍTICAS 8/2011 así como su Reglamento aprobado por R.D.704/2011.

La ley define el sistema de protección de Infraestructuras Críticas, dentro del que se encuentran Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y articula un sistema de planificación en distintos niveles.

- La ley
- Planes sectoriales

- Planes estratégicos sectoriales (aparece la figura del Responsable de seguridad y enlace con la Secretaria de Estado para la seguridad, como canal autorizado y formal de comunicación)
- Planes de protección específica (aparece la figura del Delegado de Seguridad de la infraestructura, como figura operativa)

Es a los PLANES DE PROTECCION ESPECIFICA a los primeros a los que tiene acceso la GUARDIA CIVIL y resto de fuerzas de seguridad, a nivel COMANDANCIA-ZONA, para su debida evaluación conjuntamente con la Delegación del Gobierno en coordinación con el Delegado de Seguridad.

En base a dichos planes, la Guardia Civil elabora los PLANES DE APOYO OPERATIVOS en colaboración con el Responsable de las Infraestructuras Críticas. Se establece así un sistema novedoso de coordinación entre las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y los distintos operadores de las Infraestructuras Críticas.

Para cada uno de los subsectores de transporte se articula un propio PLAN ESTRATEGICO SECTORIAL (aéreo, marítimo, ferrocarril, espacio y química, agua, nuclear) y respecto de subsectores como el urbano o tecnologías de la comunicación se está en estudio a fin de su elaboración.

Los Agentes intervinientes en el ámbito de actuación respecto de la Infraestructuras Críticas, en íntima relación y colaboración, son la Secretaria de Seguridad del Estado, Órganos Ministeriales (dependiendo de la Infraestructuras Críticas concreta, por ejemplo Fomento, Aena..), CC.AA. a través de los delegados del Gobierno y las entidades Locales a través de los ayuntamientos así como consultoras y asociaciones-federaciones. Se trata de elaborar planes abiertos y consensuados.

Los PLANES ESTRATEGICOS SECTORIALES (PES), tratan de dar a conocer el sector a proteger y sus necesidades, sin profundizar en órdenes concretas, sino aportando ideas para la recuperación de Infraestructuras Críticas en caso de incidencias.

Así dichos P.E.S. cuentan como elementos con un conocimiento y reconocimiento del sector, actividades y servicios esenciales proporcionados, riesgos posibles, identificación de Infraestructuras Críticas y operadores críticos (los propietarios de las Infraestructuras), así como un conjunto de medidas estratégicas, organizativas, técnicas, de recuperación y de coordinación con Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

Para calificar una Infraestructura como crítica se habrán de valorarse los riesgos, y en base a los servicios esenciales que proporcionan, dependiendo de la importancia de los efectos causados sobre la población cuando tales Infraestructuras se vean afectadas, tendrán o no la consideración de Críticas.

Por ello el análisis de riesgos del PES ha de ser un análisis estratégico que a diferencia del análisis de riesgo tradicional, contienen probabilidades de ocurrencia de un hecho concreto y recomendaciones para gestionar el riesgo, analizan escenarios y medidas organizativas y técnicas, medidas de recuperación, de coordinación con los planes superiores (nacionales y sectoriales).

Entrando en concreto en los subsectores Aéreo y Marítimo, se identifican como peculiares, con una legislación densa y profusa en materia de protección de

Infraestructuras Críticas (puerto y aeropuerto) cuyos interlocutores autorizados en la materia son sus respectivas autoridades (portuaria-aeroportuaria) que han de analizar y trasladar cuales son los puntos más frágiles respecto de la seguridad (bocanas del puerto, acceso de viajeros, estaciones del año más peligrosas..) lo que permitirá adoptar medidas estratégicas y de coordinación para la efectividad de los PES.

Respecto de el PLAN DE APOYO OPERATIVO que impacta directamente en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en concreto a través de la INSTRUCCIÓN 10/2015 la Guardia Civil se ha de adaptar al nuevo escenario de la Infraestructuras Críticas protegiéndolas y elaborando un PLAN DE APOYO OPERATIVO en coordinación con el operador de dicha Infraestructura, para dar una buena respuesta de restablecimiento al servicio afectado y que la población padezca mínimamente las consecuencias.

PRESENTACIÓN 06

SEGUNDA PONENCIA:

"COMPETENCIAS POLICIALES EN PUERTOS Y AEROPUERTOS".

PONENTE: D. ENRIQUE LINDE PANIAGUA. PROFESOR TITULAR DEL
DEPARTAMENTO DE DERECHO
ADMINISTRATIVO DE LA UNED.

AUDIO Nº 06

El Coronel D. Francisco Espadas, hace la presentación del ponente **D. ENRIQUE LINDE PANIAGUA**, quién toma la palabra:

Comienza dando las gracias a los asistentes y hace un recordatorio importante sobre la Constitución Española, comentando que tiene que ser una asignatura principal en todos los estudios que dedica varios de sus preceptos a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, esta es una circunstancia excepcional, en el concepto de los Estados Europeos no se contemplan o regulan a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o tienen disposiciones de menor importancia.

También nos habla del articulado Constitucional, sobre el Artículo 104 punto 1 y 2, de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad bajo la dependencia del Gobierno tendrán como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y la seguridad ciudadana.

Posteriormente hace referencia a la comunicación del Gobierno con las Comunidades Autónomas, las cuales han fracasado y dentro de los distintas Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, la Policía Local y demás policías adolecen de alguna deficiencias muy notables, las distorsiones, disputas o roces entre la Guardia Civil y el Cuerpo Nacional de Policía, es negativa para seguridad. ¿A qué se debe esta situación?, ¿es responsabilidad de las Fuerzas y Cuerpos de de Seguridad?, la respuesta inmediata sería que no, ¿Por qué se produce?, porque un fenómeno de concurrencia de funciones con un mismo espacio físico.

PANEL 4

"LA SEGURIDAD DE LAS FRONTERAS EN PUERTOS Y AEROPUERTOS".

PONENTES:

D. JOSÉ LUIS VALLE MARÍA. JEFE DE ÁREA DE INTELIGENCIA E INFORMACIÓN DE LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE OPERACIONES AEAT (DEPARTAMENTO DE ADUADANA E IMPUESTOS ESPECIALES.

D. JOAQUÍN CARLOS CASTRO LEÓN. TENIENTE CORONEL DE LA GUARDIA CIVIL. JEFATURA DE FISCAL Y FRONTERAS.

AUDIO Nº 07

Se presenta a los intervinientes concurriendo **D. JOSÉ LUÍS VALLE MARÍA** que comparece en calidad de Jefe de Inteligencia e Información del departamento de Aduanas de la Agencia tributaria desde el año 2003 y que tratara de los controles de seguridad desde la perspectiva de Aduanas.



Se trata de los distintos controles a efectuar tanto a nivel recaudación, como control fiscal, como a nivel seguridad (sustancias peligrosas, terrorismo, contrabando, falsificaciones...) siempre tendentes a una seguridad unitaria y en todos los aspectos.

Se cuenta al respecto con el CÓDIGO ADUANERO DE LA UNIÓN, aprobado por reglamento en el que se determinan las funciones en aduana, tendiendo a la seguridad tanto en el abastecimiento como en la protección.

Se ha de buscar el equilibrio entre el control y facilitar que funcione correctamente la cadena de suministros.

Consecuencia del fenómeno de globalización las aduanas se ven también involucradas en dicho fenómeno. (Tierra, mar y aire). Se elaboran programas aduaneros orientados por el ámbito internacional. Se trata de proteger y dar seguridad estableciendo controles para evitar el terrorismo, del tráfico de armas, control de mercancías estratégicas (para plantas nucleares o petrolíferas) aprobándose la resolución 15/40 instalándose medios técnicos al respecto. Se ha de proporcionar seguridad en las aduanas respecto de la moneda, respecto de la importación o exportación para impedir hechos relacionados con la delincuencia en todas sus vertientes.

La seguridad pretendida en estos ámbitos tiende también directamente a la seguridad de nuestros elementos e intereses estratégicos.

La seguridad en este ámbito se basa en el ANÁLISIS DE RIESGOS, que en la actualidad ha mejorado sensiblemente, ya que dicho análisis se consigue antes incluso de que la mercancía este embarcada, lo que facilita las labores de seguridad y prevención.

Los indicadores de riesgo se concretan en cuanto a las mercancías en IRGA (riesgos sanitarios) IRSEG (riesgos de seguridad) y en cuanto a los operadores en IRO (índice de riesgo del operador) y FILTROS (determinados indicadores de riesgo como droga, tabaco...).

PRESENTACIÓN 07

A continuación, tras agradecimientos, comienza su intervención el Teniente Coronel de la Guardia Civil **D. JOAQUÍN CARLOS CASTRO LEÓN** de la Jefatura Fiscal y Fronteras.

En el ámbito de fronteras se han de considerar tanto las mercancías como los contenedores, los buques y los pasajeros. Todos ellos se ven afectados por las fronteras.

En España contamos con 46 puertos de interés general y 21 de CC.AA, 44 de los cuales son frontera.

En fronteras se puede hablar de tres ámbitos, el de seguridad y defensa, el aduanero y el schengen. El ponente se centra en el SCHENGEN y en la compilación elaborada por el Reglamento de la UE 399/2016 de 9 de marzo.

En dicho Reglamento se definen:

- Paso fronterizo, como aquel habilitado.

- Control de fronteras.
- Cruce de frontera, como cruzar por un paso habilitado en horas de apertura
- Inspección fronteriza, como la llevada a cabo en la frontera.

Se establecen tres tipos de fronteras; las terrestres, las aéreas y las marítimas, en las que se alude a todo tipo de navío y se refiere también a las aguas interiores.

Dentro del puerto, siendo frontera, las competencias son de la autoridad portuaria y FFCC dependientes del estado, dejando al margen a las FFCC dependientes de las CCAA y de los municipios (ley 2/86 de FFCCS)

En el ámbito schengen se establece, a efectos de seguridad, el principio esencial de ONE STOP, es decir, pese a la existencia de distintos filtros de seguridad, para reducir molestias y facilitar la fluidez del tráfico, no se someterá sino únicamente a un filtro de seguridad. Una sola parada para toda labor de inspección de frontera.

Mediante Reglamento 952/13 de la UE se crea el CÓDIGO ADUANERO DE LA UNIÓN, que permite la inspección y vigilancia de equipaje de mano.

En el ámbito del CNP queda la inspección de pasajeros en frontera, mientras que a G.C. le corresponde control de fronteras, con su vigilancia e inspección tanto en puertos como en aeropuertos, se crean las Patrullas fiscal y de fronteras (PAFIF) y Centros de Vigilancia de Fronteras.

Para le efectividad de los controles se proporcionan datos respecto de mercancías prohibidas, en evitación de contrabando e información sobre objetos intervenidos.

Se trata de elaborar y tender a un concepto UNITARIO DE SEGURIDAD, que aborde las amenazas en frontera de forma unitaria. En esa labor las unidades que abordan las amenazas de manera transversal incorporan en esa labor a SERVICIO MARÍTIMO, GEAS, P.J, INFORMACIÓN, SERVICIO AÉREO, PSFIF.

Hemos de recordar que España es la frontera sur de la U.E. y que hay que tratar de dar un espacio de seguridad sin solución de continuidad controlando tanto el origen como el transito como el destino de todo lo que transcurre por nuestras fronteras.

TERCERA PONENCIA:

"LA GUARDIA CIVIL EN EL NUEVO ESCENARIO DE SEGURIDAD PORTUARIA Y AEROPORTUARIA"

PONENTE: D. PEDRO GARRIDO ROCA. CORONEL DE LA GUADIA CIVIL. JEFE DEL SERVICIO DE COSTAS Y FRONTERAS.

AUDIO Nº 08

Tiene la palabra como Moderadora D^a Mercedes Gómez Adanero, Decana de la Facultad de Derecho de la UNED, la cual hace presentación del próximo ponente.



Toma la palabra el Coronel de la Guardia Civil **D. PEDRO GARRIDO ROCA**, dando las gracias a la Academia de Oficiales de la Guardia Civil, Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) y al Instituto Universitario de Investigación sobre Seguridad Interior (IUISI), por haber escogido esta temática para el XXVII Seminario Duque de Ahumada.

Dentro del contenido de la ponencia, comienza haciendo una recapitulación de las jornadas del nuevo escenario en el que estamos, que evidentemente ha cambiado desde hace unos años y realizando una prospectiva de cómo adaptarnos a los tiempos actuales, porque en estos tiempos, es renovarse o morir.

Seguidamente nos habla de las Estructuras de protección portuaria y aeroportuaria, donde nos encontramos un Sistema Nacional de Seguridad Pública, de forma compartida, por una parte el Ministerio de Fomento:

Prevención, por medio de Gestores portuarios o aeroportuarios y Operadores, que tienen que adoptar medidas para evitar hechos criminales o la seguridad de sus instalaciones.

Por otra parte el Ministerio del Interior, con prevención y respuesta, es responsable de la Seguridad Pública, y en la L.O. 2/86, sobre custodia de puertos y aeropuertos, donde se encuentran las competencias de la Guardia Civil.

Continua mencionando, que se han presentados en otras ponencia una serie de riesgos y amenazas que hay en puertos y aeropuertos que son de carácter múltiples, teniendo en cuenta que estos son las Fronteras, Aduanas, infraestructura de transporte, donde hay una actividad ciudadana, dándose con ello una serie de actividades delictivas que podemos concretar en delincuencia organizada, terrorismo, delincuencia común, inmigración ilegal y conflictividad social- laboral, ante estos hechos se responde con medidas específicas de seguridad, (Aviación Civil, cadena logística ambiental), todas las medidas no sirven a un solo riesgo o a una seguridad específica, la Guardia civil sirve a la seguridad transversal a todos los riesgos en general.

Nuestro papel fundamental es mantener una Seguridad Pública en los puertos y aeropuertos.

Con respecto a la Aviación Civil, su adopción de medidas están enfocadas a evitar el embarque de explosivos en los aviones, y no cubre aquello que llega al aeropuerto, porque una vez que llega, ya no es un riesgo para el transporte. Por ello si nosotros nos dedicáramos solo a eso, dejaríamos a un lado algo tan importante como puede ser el tráfico de drogas.

Por lo cual nosotros tenemos que cubrir estos huecos, con una seguridad trasversal que recoja todos los aspectos.

Define los conceptos de Seguridad Portuaria y Aeroportuaria, como el conjunto de medidas y actividades encaminadas a garantizar el normal desarrollo de la actividad portuaria y aeroportuaria respectivamente. Nos las llamamos Seguridad Ciudadana, ya que estaríamos en conflicto, ya que esta denominación viene determinada en la Ley 2/86, para dividir las zonas de actuación de la Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

En los puertos y aeropuertos la Guardia Civil está protegiendo la seguridad de las actividades en estos servicios con actividad en transporte y de ciudadanos, evidentemente nuestro Cuerpo debe de dar esta seguridad.

Análisis de competencias, aunque no se tiene claro en que consiste la custodia.

Está claro que la decisión de lo que tenemos que hacer en puertos y aeropuertos, es del Ministerio de Interior, donde la única resolución diferenciadora entre las actividades y desempeños de funciones entre la Guardia Civil y el Cuerpo Nacional de Policía, se hace en base a la zona de libre acceso público que corresponde al Cuerpo que tenga la demarcación territorial, o a la Guardia Civil en zonas que no sean de acceso público. (zonas restringidas)

Dentro de este análisis, debe existir una interpretación única por Órganos competentes en este caso por la Secretaría de Seguridad de la Ley, como órgano de coordinación.

Situación de partida orgánica. Este es el escenario donde estamos, con una organización central y organización territorial, haciendo una valoración con una estructura orgánica en adaptación, nos aparece una falta de formación específica en seguridad portuaria y aeroportuaria, u desequilibrio entre la formación de seguridad general y seguridad marítima.

Situación de partida, funcional. Acomete una serie de puntos:

- Exclusión de lo general por lo específico. Ejercicio de custodia por medio de la presencia de Unidades Fiscales.
- Integración de actividades de seguridad con fines específicos, bajo un concepto único de seguridad + Vigilancia de Fronteras+ Resguardo Fiscal + seguridad de instalaciones.
- Escasez de Recursos Humanos.
- Patrullas insuficientes.
- Disponibilidad de efectivos, ajena a la estacionalidad.
- Excesiva dependencia de recursos materiales y sistemas de seguridad del gestor.
- Disponibilidad limitada de apoyos especializados por ser compartidos, (gedex, etc)
- Escaso atractivo de la función para el personal.
- Leve incidencia en la proyección de carrera.
- Limitada posibilidad de motivación.

A continuación hace una reflexión, venimos de una situación pasada estable que ya no existe, estamos en una situación de equilibrio inestable e insostenible y ¿hacia dónde vamos?, ¿la custodia de puertos y aeropuertos, forma parte del destino?, tenemos que adaptarnos a él.

Pasamos a otro punto de adaptación al nuevo escenario. Integración en el Plan Estratégico 2017 – 2020 de la Guardia Civil.

FINALIDAD:

Adaptar el cumplimiento de la competencia material de custodia de puertos y aeropuertos, al nuevo entorno nacional, comunitario e internacional de seguridad portuaria, aeroportuaria y el control de fronteras, ya que lote va todo junto.

VISIÓN:

Disponer de una organización operativa capaz de desempeñar íntegramente las funciones de seguridad de Infraestructuras y del transporte aéreo o marítimo, vigilancia de las fronteras y de la lucha contra la delincuencia transfronteriza.

LÍNEAS DE ADOPCIÓN:

1ª Mejora del desempeño de las funciones de custodia de puertos y aeropuertos comerciales.

Integración de las distintas funciones de seguridad en los recintos portuarios y aeroportuarios.

- Formación especializada.
- Reforzar la cooperación con otras entidades nacionales y extranjeras.

2ª Desarrollar el proceso de análisis y evaluación de riesgos de seguridad portuaria, aeroportuaria y delimitación transfronteriza.

- Estructura central y territorial de Inteligencia de Seguridad.
- Mayor disponibilidad de información para afrontar riesgos de seguridad en las Unidades portuaria y aeroportuaria.
- Sistema de intercambio de información sobre riesgos.

3ª Mejorar el desempeño de la función de vigilancia de puertos y aeropuertos, en el ámbito de la protección y vigilancia de fronteras exteriores de la U.E

- Vigilancia y control de puertos y aeropuertos no comerciales, así como de embarcaciones y aeronaves.
- Cooperación con entidades nacionales e internacionales competentes en protección de fronteras.
- Potenciar capacidades del Servicio de Costas y Fronteras.

4ª Mejorar el equipamiento técnico especial y el uso de las TIC, en beneficio de la seguridad portuaria, aeroportuaria, la vigilancia de fronteras y la lucha contra la delincuencia transfronteriza.

XXVII SEMINARIO “DUQUE DE AHUMADA”

- Desarrollar y participar en proyectos I+D+I.
- Integración de sistemas TIC propios con los de otros actores:
- Anticipación de riesgos.
- Mejora de respuesta.

Por último comenta que tenemos una historia de servicio, y seguimos prestando servicios con grandes dificultades y eso nos va a producir una pérdida de la capacidad de respuesta, por lo que tenemos que hacer, es prestar un servicio útil al ciudadano porque es nuestra esencia. La custodia de puertos y aeropuertos, es parte de nuestra esencia.

Para finalizar y resumir en una frase:

Recordar que “estamos para servir, servimos para proteger y protegemos a los que servimos”.

PRESENTACIÓN 08

CLAUSURA

XXVII SEMINARIO "DUQUE DE AHUMADA"

AUDIO N° 09

Comienza el Coronel D. Francisco Espadas Santana, Director de la Academia de Oficiales, recordando que hace seis meses se reunió en una sala de la Facultad de Derecho de la UNED, con la Decana, la Directora del IUISI y el Teniente Coronel Astillero, para desarrollar lo que sería este Seminario y da las gracias a todos los que han colaborado en la preparación de este XXVII Seminario Duque de Ahumada, así como a los ponentes y personas que han participado.

Toma la palabra la Decana de la Facultad de Derecho D^a Mercedes Gómez, en principio reitera el agradecimiento a todos los participantes y a la Academia por ofrecer sus nuevas instalaciones para llevar a cabo el Seminario.

Seguidamente hace mención a las jornadas realizadas, las cuales califica de formativas, informativas e interesantes, para todos los que han podido estar en ellas, y se congratula que haya sido así.

Habla de la creación de la Guardia Civil y que tiene encomendada una gran tarea en la seguridad que nuestra sociedad necesita, para preservar la paz social y su propia supervivencia.

Refiere que es imprescindible para la Guardia Civil su evolución y adaptación, porque la sociedad cambia a igual que el terrorismo, lo que supone un reto para dicho Cuerpo.

Dirigiéndose a los Alumnos presentes, les recomienda seguir por la senda de la formación.

XXVII SEMINARIO “DUQUE DE AHUMADA”



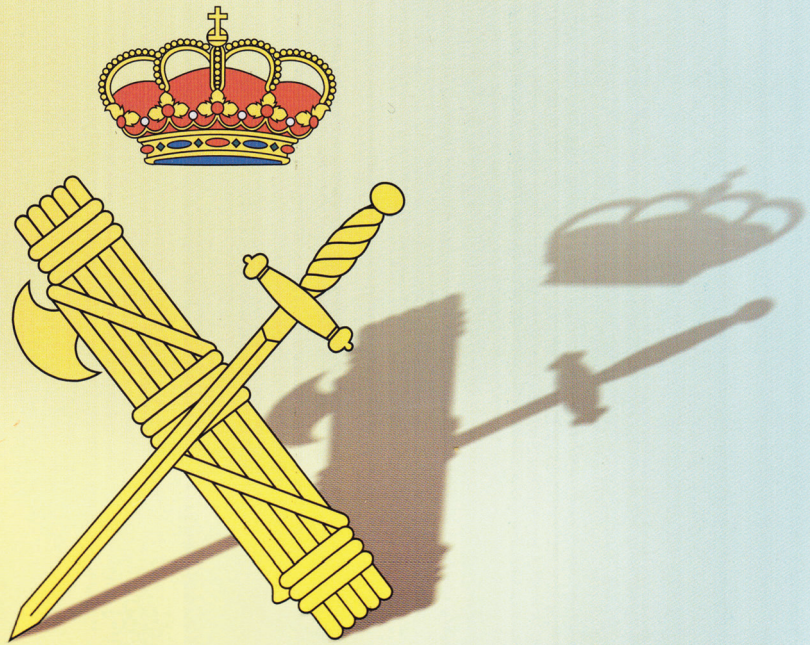
Por último desea que el Seminario haya cumplido con las expectativas de todos, y que esto contribuya a los vínculos de la Guardia Civil y la Universidad de Educación a Distancia (UNED).



A continuación toma la palabra D. Francisco Javier Alvaredo Díaz, General de Brigada, Jefe de la Jefatura de Enseñanza. Quién realiza una pequeña síntesis del Seminario, lo que resume diciendo, que durante los últimos tiempos la seguridad se ha convertido en una demanda creciente de las sociedades occidentales, los riesgos que amenazan a nuestro complejo sistema, se han visto incrementada por el terrorismo yihadista, que identifica como enemigo a la sociedad occidental, como un modo de lucha este terrorismo trata de dañar el sistema económico del que son esenciales los sistema de transporte, entre ellos los aéreos y marítimos.

Es en este marco donde el Seminario encuentra su más clara justificación, con una visión global del problema, e invita a la reflexión a los asistentes.

A lo largo del Seminario se han puesto de manifiesto la importancia de la cooperación tanto nacional como internacional.

Para terminar agradeciendo a todos los participantes en el XVII Seminario, clausurando el mismo.



 <p>Cámara Madrid</p>  <p>Servicio de Certificación EMPRESA CERTIFICADA ISO 9001 EC - 1.1822.10</p>	<p>EXCELENCIA EN LA CALIDAD DE FORMACIÓN, GESTIÓN DE EVENTOS, CONOCIMIENTO E INVESTIGACIÓN.</p> <p>2013 - 2016</p> <p>EXCELLENCE IN QUALITY SYSTEM</p>
---	---