

## **FORMACION EN ASPECTOS RELACIONADOS CON LA PROTECCION**

### **Introducción**

El 11 de Septiembre de 2001 el mundo fue testigo de uno de los atentados más audaces y temerarios del terrorismo internacional. Ese fatídico día, según cifras oficiales, murieron en la ciudad de New York más de 5.000 seres humanos y al mismo tiempo el entorno de negocios global ya no volvió a ser el mismo.

A partir del "9/11" la amenaza terrorista cambio las medidas de protección en casi todos los sectores del comercio internacional, incluyendo por supuesto al negocio naviero. El resultado, fue un rápido crecimiento de las regulaciones sobre Protección Marítima, con consecuencias de al menos la misma magnitud que las que ocasiono la tragedia del "Exxon Valdez" con respecto a las regulaciones en materia de protección del medio ambiente.

Hoy en día, nadie puede dudar cual será la preocupación en los próximos años a nivel internacional en el transporte marítimo: Protección Física.

Los armadores y tripulantes que han pasado los últimos 10 años incorporando a su operatoria códigos tales como el MARPOL, ISM, OPA, STCW, etc. ahora deberán vérselas con un nuevo código; el ISPS. El ISPS es el "International Ships and Port Facilities Security Code", de la IMO y consta de dos partes; La parte A de carácter mandatorio debido a su inclusión en el SOLAS, y la parte B con guías y recomendaciones. La filosofía del ISPS es la de garantizar la protección física en los buques e instalaciones portuarias, básicamente a través de un sistema de gerenciamiento del riesgo, "risk management". El objetivo del código es brindar un marco de referencia estandarizado y consistente para poder analizar y evaluar el riesgo y la vulnerabilidad de los buques y puertos.

Los Gobiernos Contratantes deben determinar e implementar tres niveles de protección para buques y puertos; el nivel 1, 2 y 3 correspondiendo respectivamente a una situación normal, media y de alta amenaza. Al mismo tiempo los buques y terminales deben tener planes que establezcan los procedimientos a seguir según el nivel de amenaza presente.

En síntesis, este concepto del gerenciamiento del riesgo se materializa a través de una serie de requisitos mínimos a cumplir por los buques e instalaciones portuarias tales como:

- ✓ Plan de protección abordó.
- ✓ Oficial de protección en el buque.
- ✓ Oficial de protección en la compañía.
- ✓ Equipamiento de protección abordó.
- ✓ Plan de comunicaciones.
- ✓

Además el código establece que: "para asegurar la implementación de todos estos nuevos requerimientos, el entrenamiento y ejercicios jugaran un importante rol".

Por otra parte, algunos gobiernos implementaron sus propias regulaciones en materia de protección marítima, tal es el caso de los Estados Unidos, que a través de la "Maritime Transportation Security Act 2002" establece ciertos requisitos para los buques que arriben a sus puertos, incluyendo la prohibición de entrada para buques de otras banderas que provengan de puertos que no han implementado sistemas de protección apropiados, aun cuando el buque tenga un plan ISPS implementado, requisitos de trazabilidad de los contenedores con destino o procedentes de puertos americanos y restricciones más estrictas en relación a los visados para los tripulantes. Estas regulaciones se deben implementar mediante las USCG NVIC's (Navigation and Vessel Inspection Circular) que brindan Guías sobre las medidas de Protección abordó de los Buques. Sin embargo, y a pesar que nadie puede dudar que es fundamental implementar rápidamente estas medias, hay al menos tres consideraciones que deberíamos hacer.

La primera de ellas sería cuestionarnos si este código, implementado de manera tan rápidamente inusual por la IMO, no es una reacción histórica de los Estados Unidos que pretende utilizar su hegemonía mundial para imponernos medidas de protección que no son necesarias. Exactamente esta misma pregunta fue formulada en la última conferencia del 2002 de la BIMCO en New York por uno de los armadores que asistieron a la misma, y lamentablemente, la respuesta no se hizo esperar.

La implementación del ISPS se debe centrar en evitar que nuestro buque sea el próximo blanco del terrorismo, y que la muerte de toda la tripulación y la transformación del buque en un arma de destrucción masiva, no sea el resultado de que los terroristas no estaban al tanto que la documentación requerida por el código se encontraba al día y que además, antes de atacar, no se tomaron el trabajo de revisar los reportes y registros, para verificar que todos estaban en orden y prolijamente firmados por sus responsables.

### **Definiciones**

Para la interpretación de los términos que no se hallen listados aquí, deberá referirse a la Regla XI-2/1 del Convenio SOLAS y al Código PBIP, parte "A".

**Código PBIP:** Es el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, tal como se define en la Regla XI-2/1.12 del Convenio SOLAS en su forma enmendada.

**Riesgo:** Efecto combinado de la gravedad de un incidente, la amenaza de ocurrencia del mismo y la vulnerabilidad del elemento.

**Consecuencia:** Consecuencia de un incidente en caso que éste se concrete, medido en pérdidas de vidas humanas, lesiones personales, daño ambiental, daño a los bienes o en perjuicio económico.

**Amenaza:** Posibilidad de que un incidente de protección ocurra.

**Vulnerabilidad:** Predisposición o susceptibilidad que tiene un elemento a ser afectado por un incidente de protección.

**Incidente de protección:** Cualquier circunstancia, activa, pasiva o sospechosa, en la cual elementos humanos intenten o concreten actos ilícitos contra el buque, su carga, su tripulación o que concreten dichas acciones contra terceros utilizando al buque, su carga o su tripulación como intermediario de estos actos ilícitos. Comprende asimismo la utilización del buque, la tripulación o su carga como objeto o intermediario para llevar a cabo actos de piratería, robo, hurto, polizones, terrorismo, contrabando, tráfico de drogas o precursores, tráfico de armas, esclavitud, inmigración ilegal, etc.

**Accesibilidad:** Grado de dificultad para acceder al buque. El término se relaciona con las barreras físicas y geográficas que pueden disuadir una amenaza, sin necesidad de protección orgánica.

**Protección Orgánica:** Capacidad del personal afectado a la seguridad para desalentar incidentes de protección. Incluye planes de protección, medios de comunicación, guardias, sistemas de detección de intrusos y despliegue de las fuerzas de seguridad para evitar el ataque.

**Mitigar:** Cualquier medida tendiente a reducir el nivel de riesgo. En el proceso de evaluación de protección, significa que necesariamente deben implementarse medidas para reducir el riesgo (mitigación). Estas estrategias pueden incluir medidas y/o procedimientos de protección, a fin de reducir el riesgo para dicho incidente de protección.

**Considerar:** En el proceso de evaluación de protección, significa que debe analizarse detalladamente la necesidad de aplicar medidas de mitigación, para el incidente evaluado.

**Documentar:** En el proceso de evaluación de protección, implica que el incidente tal vez no amerite analizar la necesidad de aplicar una medida de mitigación y, por lo tanto, sólo debe documentarse de modo que sea considerado en las próximas revisiones del Plan. Sin embargo, cuando se trate de medidas con bajo costo de implementación, deberá considerarse su implementación.

## **REGLAMENTACION**

### **REQUISITOS DEL CODIGO Y LEGISLACION NACIONAL RELACIONADA.**

#### Antecedentes.

Del 9 al 13 de diciembre de 2002 la ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (OMI) celebró, en la Ciudad de LONDRES, una reunión de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) 1974.

En dicha Conferencia se resolvió, entre otras medidas, enmendar el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) 1974, fijando medidas especiales para incrementar la seguridad marítima y la protección en puertos e instalaciones portuarias.

En el marco de las enmiendas citadas, se introdujo al Convenio SOLAS 1974 un nuevo Capítulo (XI-2), en el que se hace referencia a un Código Internacional para la Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

Mediante Resolución N° 2 de fecha 12 de diciembre de 2002, la ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (OMI), en el marco de la Conferencia SOLAS 1974, aprobó el Código PBIP, el cual recoge, en esencia, los lineamientos fundamentales de la "Maritime Transportation Security Act 2002", una norma legal de alcance federal sancionada por el Congreso de los ESTADOS UNIDOS DE AMERICA, a raíz de los sucesos del 11 de septiembre de 2001 que son de público conocimiento.

La REPUBLICA ARGENTINA por ser un estado miembro de la OMI y Gobierno Contratante del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) 1974, ha dictado normativas para la aplicación y el cumplimiento de lo dispuesto en el Código Internacional para la Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

#### Ámbito de Aplicación.

El presente Código se aplica a:

1. Los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:
  - a. Buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;
  - b. Buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y
2. Unidades móviles de perforación mar adentro; y
3. Las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

Sin perjuicio de estas disposiciones, los Gobiernos Contratantes decidirán el ámbito de aplicación de la presente parte del Código por lo que respecta a las instalaciones portuarias de su territorio que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que lleguen a ellas o zarpen desde ellas en un viaje internacional.

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

## **ANEXO**

### **ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO**

#### **CAPÍTULO V**

#### **SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN**

**Regla 19 - Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo**

.1 El texto actual de los subpárrafos .4, .5 y .6 del párrafo 2.4.2 se sustituye por el siguiente:

".4 cuando se trate de buques de arqueo bruto igual o superior a 300 pero inferior a 50 000 que no sean buques de pasaje ni buques tanque, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento del equipo de seguridad<sup>1</sup> que se efectúe después del 1 de julio de 2004, o el 31 de diciembre de 2004, si esta última fecha es anterior, y"

.2 Se añade la siguiente oración al final del actual subpárrafos .7 del párrafo 2.4:

1 El primer reconocimiento del equipo de seguridad es el primer reconocimiento anual o el primer reconocimiento de renovación, si éste corresponde antes, efectuado para el equipo de seguridad después del 1 de julio de 2004, y además, en el caso de los buques en construcción, el reconocimiento inicial.

"Los buques provistos de un SIA lo mantendrán en funcionamiento en todo momento, salvo en los casos en los que los acuerdos, reglas o normas internacionales estipulen la protección de la información náutica."

## **CAPÍTULO XI**

### **MEDIDAS ESPECIALES PARA INCREMENTAR LA SEGURIDAD MARÍTIMA**

.3 El actual capítulo XI pasa a ser el capítulo XI-1.

#### **Regla 3 - Número de identificación del buque**

.4 Se intercala el siguiente texto a continuación del título de la regla:

"(Los párrafos 4 y 5 son de aplicación a todos los buques a los que se aplique la presente regla. En el caso de los buques construidos antes del 1 de julio de 2004, las prescripciones de los párrafos 4 y 5 se cumplirán, a más tardar, en la primera entrada programada del buque en dique seco después del 1 de julio de 2004). "

.5 Se suprime el párrafo 4 actual y, en su lugar, se incluye el nuevo texto siguiente:  
"4 El número de identificación del buque estará permanentemente marcado:

1 en un lugar visible, bien en la popa del buque o en ambos costados del casco, en la sección central a babor y a estribor, por encima de la línea de máxima carga asignada o a ambos lados de la superestructura, a babor y a estribor, o en la parte frontal de la superestructura; o bien, en el caso de los buques de pasaje, en una superficie horizontal visible desde el aire; y

.2 en un lugar fácilmente accesible, bien en uno de los mamparos transversales de extremo de los espacios de máquinas, según se definen éstos en la regla 11-2/3.30, o en una de las escotillas o bien, en el caso de los buques tanque, en la cámara de bombas o, en el caso de los buques con espacios de carga rodada, según se definen éstos en la regla 11-2/3.41, en uno de los mamparos transversales de extremo de dichos espacios de carga rodada.

5.1 El marcado permanente será bien visible, estará bien separado de otras marcas del casco y se pintará en un color que resalte.

5.2 El marcado permanente indicado en el párrafo 4.1 tendrá una altura no inferior a 200 mm. El marcado permanente indicado en el párrafo 4.2 tendrá una altura no inferior a 100 mm. La anchura de las marcas será proporcional a su altura.

5.3 El marcado permanente del número de identificación del buque se podrá efectuar mediante grabación en hueco o en relieve, o con punzón, o bien mediante cualquier otro método equivalente que garantice que dicho marcado no pueda borrarse con facilidad.

5.4 En los buques construidos con materiales que no sean acero o metal, la Administración aprobará el método de marcado del número de identificación del buque."

6 Se añade la siguiente nueva regla 5 a continuación de la regla 4 actual:

#### **Regla 5**

## **Registro sinóptico continuo**

### **.1 Todos los buques a los que se aplica el capítulo 1 deberán disponer de un registro sinóptico continuo.**

.2.1 La finalidad del registro sinóptico continuo es que haya a bordo un historial del buque refrendo a la información contenida en él.

.2.2 El registro sinóptico continuo de los buques construidos antes del 1 de julio de 2004 facilitará, como mínimo, el historial del buque a partir del 1 de julio de 2004.

.3 La Administración expedirá a cada buque con derecho a enarbolar su pabellón un registro sinóptico continuo que contendrá, como mínimo, la siguiente información:

. 1 el nombre del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque;

.2 la fecha en que se matriculó el buque en dicho Estado;

.3 el número de identificación del buque, de conformidad con lo dispuesto en la regla 3;

.4 el nombre del buque;

.5 el puerto de matrícula del buque;

.6 el nombre del propietario o propietarios inscritos y su domicilio o domicilios social(es);

.7 el nombre del fletador o Retadores a casco desnudo y su domicilio o domicilios social(es), si procede;

.8 el nombre de la compañía, tal como se define en la regla IX/I, su domicilio social y la dirección o direcciones desde las que lleve a cabo las actividades de gestión de la seguridad;

.9 el nombre de todas las sociedades de clasificación que hayan clasificado el buque;

.10 el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización reconocida que haya expedido el documento de cumplimiento (o el documento de cumplimiento provisional), especificado en el Código IGS definido en la regla IX/I, a la compañía que explota el buque, y el nombre de la entidad que haya realizado la auditoria para la expedición del documento si dicha entidades distinta de la que ha expedido el documento;

.11 el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización reconocida que haya expedido el certificado de gestión de la seguridad (o el certificado de gestión de la seguridad provisional), especificado en el Código IIGS definido en la regla IX/I, al buque, y el nombre de la entidad que haya realizado la auditoria para la expedición del certificado si dicha entidad es distinta de la que ha expedido el certificado;

.12 el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización reconocida de protección que haya expedido el certificado internacional de protección del buque ( o un certificado internacional de protección del buque provisional), especificado en la Parte A del Código PBIP definido en la regla 11

2/1, al buque, y el nombre de la entidad que haya realizado la verificación para la expedición del certificado si dicha entidad es distinta de la que ha expedido el certificado; y

.13 la fecha en la que el buque dejó de estar matriculado en ese Estado.

4.1 Se anotará inmediatamente en el registro sinóptico continuo todo cambio en los datos a que se refieren los párrafos 3.4 a 3.12, a fin de actualizar la información y dejar constancia de los cambios.

4.2 En caso de que haya cambios que afecten a la información a que se refiere el párrafo

4.1, la Administración expedirá, lo antes posible pero sin que transcurran más de tres meses desde la fecha del cambio, a los buques con derecho a enarbolar su pabellón una versión revisada y actualizada del registro sinóptico continuo o las correspondientes enmiendas al mismo.

4.3 En caso de cualquier cambio en los datos a los que se hace referencia en el párrafo

4.1, la Administración autorizará y exigirá, ya sea a la compañía, tal como se define en la regla IX/I, o al capitán del buque a que enmienden el registro sinóptico continuo para reflejar los cambios, mientras se expide una versión revisada y actualizada del registro sinóptico continuo. En estos casos, una vez que se haya

enmendado el registro sinóptico continuo, la compañía informará de ello a la Administración sin demora.

5.1 El idioma del registro sinóptico continuo será el español, el francés o el inglés. Asimismo, se podrá suministrar una traducción del registro sinóptico continuo al idioma o idiomas oficiales de la Administración.

5.2 El registro sinóptico continuo se ajustará al modelo elaborado por la Organización y se mantendrá de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización. No se modificará, suprimirá, borrarán ni alterará en modo alguno ninguna de las anotaciones anteriores del registro sinóptico continuo.

6 Cuando un buque cambie su pabellón por el de otro Estado o cambie de propietario (o pase a otro fletador a casco desnudo), o cuando otra compañía asuma la responsabilidad de su explotación, el registro sinóptico continuo permanecerá a bordo.

7 Cuando un buque vaya a cambiar su pabellón por el de otro Estado, la compañía notificará a la Administración el nombre del Estado cuyo pabellón vaya a enarbolar el buque para que la Administración pueda enviar a dicho Estado una copia del registro sinóptico continuo que abarque el periodo durante el cual el buque estuvo bajo su jurisdicción.

8 Cuando un buque cambie su pabellón por el de otro Estado cuyo Gobierno sea un Gobierno Contratante, el Gobierno Contratante del Estado cuyo pabellón enarbolará el buque hasta ese momento transmitirá a la nueva Administración, lo antes posible después de que tenga lugar el cambio de pabellón, una copia del registro sinóptico continuo que abarque el periodo durante el cual el buque estuvo bajo su jurisdicción, junto con cualquier otro registro sinóptico continuo expedido anteriormente al buque por otro Estado.

9 Cuando un buque cambie su pabellón por el de otro Estado, la Administración adjuntará los registros sinópticos continuos anteriores al que vaya a expedir al buque con el fin de que haya un historial continuo del buque, según la finalidad de la presente regla.

10 El registro sinóptico continuo se llevará a bordo del buque y podrá inspeccionarse en cualquier momento."

7 A continuación del capítulo XI-1 se incluye el siguiente nuevo capítulo XI-2:

## **CAPÍTULO XI-2**

### **MEDIDAS ESPECIALES PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA**

#### **Regla 1**

##### **Definiciones**

1 A los efectos del presente capítulo, a menos que se disponga expresamente otra cosa, regirán las siguientes definiciones:

.1 *Granelero*: granelero definido en la regla IX/1.6.

.2 *Quimiquero*: buque tanque quimiquero definido en la regla VII/8.2.

.3 *Gasero*: buque gasero definido en la regla VII/11.2.

.4 *Nave de gran velocidad*: nave definida en la regla XI/1.2.

.5 *Unidad móvil de perforación mar adentro*: unidad móvil de perforación mar adentro de propulsión mecánica definida en la regla IX/1, no emplazada.

.6 *Petrolero*: petrolero definido en la regla II-1/2.12.

.7 *Compañía*: compañía definida en la regla IX/1.

.8 *Interfaz buque-puerto*: interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste.

.9 *Instalación portuaria*: lugar determinado por el Gobierno Contratante o por la Autoridad designada donde tiene lugar la interfaz buque-puerto. Esta incluirá, según sea necesario, zonas como los fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar.

.10 *Actividad buque a buque*: toda actividad no relacionada con una instalación portuaria que suponga el traslado de mercancías o personas de un buque a otro;

.11 *Autoridad designada*: organización u organizaciones o administraciones o administraciones del Gobierno Contratante responsables de la implantación de las disposiciones del presente capítulo relativas a la protección de la instalación

portuaria y a la interfaz buque-puerto desde el punto de vista de la instalación portuaria.

.12 *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)*: Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, consistente en una Parte A (cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio) y una Parte B (cuyas disposiciones tendrán carácter de recomendación) adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, según sea enmendado por la Organización, a condición de que:

1 las enmiendas a la Parte A del Código se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio sobre el procedimiento de enmienda aplicable al Anexo, salvo al capítulo 1; y

.2 las enmiendas a la Parte B del Código sean adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de conformidad con su Reglamento interior.

.13 *Suceso que afecta a la protección marítima*: todo acto o circunstancia que levante sospechas y que constituya una amenaza para la protección de un buque, incluidas las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad, de una instalación portuaria, de una interfaz buque-puerto o de una actividad buque a buque.

.14 *Nivel de protección*: graduación del riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que afecte a la protección marítima.

.15 *Declaración de protección marítima*: acuerdo alcanzado entre un buque y una instalación portuaria u otro buque con el que realiza operaciones de interfaz, en el que se especifican las medidas de protección que aplicaran cada uno.

.16 *Organización de protección reconocida*: organización debidamente especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de los puertos autorizada para realizar una actividad de evaluación, o de verificación, o de aprobación o de certificación prescrita en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP.

2 En las reglas 3 a 13, el término "buque" incluye también las unidades móviles de perforación mar dentro y las naves de gran velocidad.

3 Cuando en el presente capítulo se emplea la expresión "todos los buques", ésta se refiere a todo buque al que sea aplicable el presente capítulo.

4 En las reglas 3, 4, 7, 10, 11, 12 y 13 la expresión "Gobierno Contratante" incluye también una referencia a la "autoridad designada".

## **Regla 2**

### **Ámbito de aplicación**

1 El presente capítulo es aplicable a:

1 los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:

.1.1 buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;

.1.2 buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y

.1.3 unidades móviles de perforación mar adentro; y

.2 las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

2 No obstante lo dispuesto en el párrafo 1.2, los Gobiernos Contratantes decidirán el ámbito de aplicación del presente capítulo y de las secciones pertinentes de la Parte A del Código PBIP, por lo que respecta a las instalaciones portuarias situadas en su territorio que aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que arriben tras un viaje internacional o zarpen con ese destino.

2.1 Los Gobiernos Contratantes basarán las decisiones que adopten con respecto a lo indicado en el párrafo 2 en una evaluación de la protección de la instalación portuaria realizada de conformidad con lo dispuesto en la Parte A del Código PBIP.

2.2 Toda decisión adoptada por un Gobierno Contratante con respecto a lo indicado en el párrafo 2 no comprometerá el nivel de protección que se pretende alcanzar mediante las disposiciones del presente capítulo o las de la Parte A del Código PBIP.

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

4 Nada de lo dispuesto en el presente capítulo irá en detrimento de los derechos y obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

### **Regla 3**

#### **Obligaciones de los Gobiernos Contratantes por lo que respecta a la Protección**

1 Las Administraciones establecerán los niveles de protección y garantizarán el enarbolar su pabellón. Cuando se produzcan cambios en el nivel de protección, la información se actualizará en función de las circunstancias.

2 Los Gobiernos Contratantes establecerán niveles de protección y proporcionarán información sobre éstos a las instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio y a los buques antes de su entrada y durante su permanencia en un puerto situado dentro de su territorio. Cuando se modifiquen los niveles de protección, se actualizará la información sobre dichos niveles, según lo exijan las circunstancias.

### **Regla 4**

#### **Prescripciones aplicables a las compañías y a los buques**

1 Las compañías cumplirán las prescripciones pertinentes de este capítulo y las de la Parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la Parte B del Código PBIP.

2 Los buques cumplirán las prescripciones pertinentes del presente capítulo y de la Parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la Parte B del Código PBIP, y dicho cumplimiento se verificará y certificará según lo dispuesto en la Parte A del Código PBIP.

3 Antes de entrar en un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno Contratante, o durante la permanencia en dicho puerto, el buque cumplirá las prescripciones correspondientes al nivel de protección establecido por ese Gobierno Contratante, si dicho nivel es superior al establecido por la Administración para ese buque.

4 Los buques responderán sin demora indebida a todo cambio que incremento el nivel de protección.

5 Cuando un buque no cumpla con las prescripciones del presente capítulo o de la Parte A del Código PBIP o no pueda respetar las prescripciones del nivel de protección fijado por la Administración o por otro Gobierno Contratante aplicable a ese buque, enviará una notificación a la autoridad competente que corresponda antes de llevar a cabo una operación de interfaz buque-puerto o antes de la entrada en puerto, si ésta es anterior.

### **Regla 5**

#### **Responsabilidad específica de las compañías**

La compañía se cerciorará de que el capitán dispone a bordo, en todo momento, de información mediante la cual funcionarios debidamente autorizados por un Gobierno Contratante puedan determinar:

1. quién es el responsable del nombramiento de los miembros de la tripulación y de otras personas contratadas o empleadas a bordo del buque, en el momento de que se trate, para desempeñar cualquier función relacionada con la actividad comercial del buque;

2. quién es el responsable de decidir a qué fin se destina el buque; y



3. si el buque opera con arreglo a un contrato o contratos de fletamento, quiénes son las partes en el contrato o contratos de fletamento.

## **Regla 6**

### **Sistema de alerta de protección del buque**

1 Todos los buques estarán provistos de un sistema de alerta de protección, según se indica a continuación:

- .1 los buques construidos el 1 de julio de 2004 o posteriormente;
- .2 los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2004;
- .3 los petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros y naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2004; y
- .4 otros buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 y unidades móviles de perforación mar adentro construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2006.

2 Al activarse, el sistema de alerta de protección del buque:

- .1 iniciará y transmitirá automáticamente un alerta de protección buque-tierra a una autoridad competente designada por la Administración, que en estas circunstancias podrá incluir la Compañía, que servirá para identificar el buque, notificar su situación y advertir de que la protección del buque se encuentra amenazada o en peligro;
- .2 no enviará el alerta de protección a ningún otro buque;
- .3 no activará ninguna otra alarma instalada a bordo; y
- .4 mantendrá activo el alerta de protección hasta que haya sido desactivado y/o repuesto en su posición inicial.

3 El sistema de alerta de protección del buque:

- .1 podrá activarse desde el puente de navegación y, como mínimo, desde otra posición; y
- .2 se ajustará a normas de funcionamiento que no sean menos estrictas que las aprobadas por la Organización.

5 Los puntos de activación del sistema de alerta de protección del buque estarán proyectados de modo que el alerta de protección del buque no pueda iniciarse accidentalmente.

5 La prescripción de llevar un sistema de alerta de protección del buque podrá cumplirse utilizando la instalación radioeléctrica instalada en cumplimiento de las prescripciones del capítulo IV, siempre y cuando se cumplan todas las prescripciones de esta regla.

6 Cuando una Administración reciba notificación de un alerta de protección del buque, dicha Administración deberá notificarlo inmediatamente al (a los) Estado(s) en cuyas proximidades esté operando en ese momento el buque.

7 Cuando un Gobierno Contratante reciba notificación de un alerta de protección del buque procedente de un buque que no está autorizado a enarbolar su pabellón, dicho Gobierno Contratante lo notificará inmediatamente a la Administración pertinente y, si procede, al Estado o Estados en cuyas proximidades esté operando en ese momento el buque.

## **Regla 7**

### **Amenazas para los buques**

1. Los Gobiernos Contratantes establecerán niveles de protección y garantizarán que se facilita información sobre el nivel de protección a los buques que naveguen en su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial.

2. Los Gobiernos Contratantes habilitarán un punto de contacto mediante el que tales buques puedan solicitar asesoramiento o asistencia y al que tales buques

puedan informar de cualquier inquietud de protección que tengan acerca de otros buques, movimientos o comunicaciones.

3. Cuando se identifique un riesgo de ataque, el Gobierno Contratante interesado informará a los buques afectados y a su Administración de:

.1 el nivel de protección actual;

.2 toda medida de protección que los buques afectados deban tomar para protegerse ante un ataque, de conformidad con lo dispuesto en las disposiciones de la Parte A del Código PBIP; y

.3 las medidas de protección que haya decidido adoptar el Estado ribereño, según proceda.

## **Regla 8**

### **Facultades discrecionales del capitán con respecto a la seguridad y la protección del buque**

1 El capitán no se verá forzado por la compañía, el fletador, ni ninguna otra persona a no tomar o ejecutar una decisión que, según su opinión profesional, sea necesaria para garantizar la seguridad y la protección del buque. Esto incluye la posibilidad de negar el acceso a bordo de personas (excepto si están identificadas como debidamente autorizadas por un Gobierno Contratante), o de sus efectos personales, y la negativa a embarcar carga, incluidos los contenedores y otras unidades de transporte cerradas.

2 Si, en la opinión profesional del capitán, durante las operaciones del buque se produce un conflicto entre las prescripciones sobre seguridad y las prescripciones sobre protección aplicables, el capitán cumplirá las que sean necesarias para garantizar la seguridad del buque. En tales casos, el capitán podrá implantar temporalmente medidas de protección e informará de ello sin demora a la Administración y, si procede, al Gobierno Contratante en cuyo puerto se encuentre operando o tenga intención de entrar el buque. Toda medida de protección temporal que se tome en virtud de la presente regla estará, en el mayor grado posible, en consonancia con el nivel de protección vigente. Cuando se identifiquen tales casos, la Administración se asegurará de que se resuelvan estos conflictos y se reduzca al mínimo la posibilidad de que se reproduzcan.

## **Regla 9**

### **Medidas de control y cumplimiento**

#### **1 Control de los buques en puerto**

1.1 A los efectos del presente capítulo, todo buque al que sea aplicable estará sujeto a control cuando se encuentre en un puerto de un Gobierno Contratante, por funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno, los cuales podrán ser los mismos que desempeñen las funciones contempladas en la regla I/19. Tal control se limitará a verificar que hay a bordo un certificado internacional de protección del buque válido o un certificado internacional de protección del buque provisional válido expedido en virtud de las disposiciones de la Parte A del Código PBIP (certificado), que se aceptará siempre que sea válido, a menos que haya motivos fundados para pensar que el buque no satisface lo prescrito en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP.

1.2 Cuando haya tales motivos fundados, o en los casos en que no se presente un certificado válido cuando se solicite, los funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno Contratante deberán imponer al buque una o más de las medidas de control indicadas en el párrafo 1.3. Las medidas que se impongan deberán ser proporcionadas, teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas en la Parte B del Código PBIP.

1.3 Tales medidas de control serán las siguientes: inspección del buque, demora del buque, detención del buque, restricción de sus operaciones, incluidos los movimientos dentro del puerto, o expulsión del buque del puerto. Tales medidas de control podrán además, o como alternativa, incluir otras medidas administrativas o correctivas de menor importancia.

#### **2 Buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante**

2.1 A los efectos del presente capítulo, un Gobierno Contratante podrá exigir a los buques que deseen entrar en sus puertos que faciliten la siguiente información a funcionarios debidamente autorizados por ese Gobierno, para garantizar el cumplimiento del presente capítulo antes de la entrada en puerto con el fin de que no sea necesario hacer ningún preparativo ni tomar medidas de control:

- .1 que el buque está en posesión de un certificado válido, indicando el nombre de la autoridad que lo ha expedido;
- .2 el nivel de protección al que opera el buque en ese momento;
- .3 el nivel de protección al que haya operado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2.3;
- .4 toda medida especial o adicional de protección que haya tomado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2.3;
- .5 que se han observado los debidos procedimientos de protección del buque durante cualquier actividad buque a buque dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2.3; o
- .6 toda otra información de carácter práctico relacionada con la protección (salvo los pormenores del plan de protección del buque), teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas en la Parte B del Código PBIP. Si así lo solicita el Gobierno Contratante, el buque o la compañía proporcionaran confirmación, aceptable para dicho Gobierno Contratante, de la información exigida *supra*.

2.2 Todo buque al que sea aplicable el presente capítulo que desee entrar en el puerto de otro Gobierno Contratante facilitará la información indicada en el párrafo 2.1 a petición de Funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno. El capitán puede negarse a facilitar tal información aunque tendrá en cuenta que si lo hace puede denegársela la entrada al puerto.

2.3 El buque mantendrá un registro de la información mencionada en el párrafo 2.1 correspondiente a las últimas 10 instalaciones portuarias visitadas.

2.4 Si una vez recibida la información indicada en el párrafo 2.1, funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno Contratante del puerto en el que desee entrar el buque tienen motivos fundados para pensar que el buque incumple lo prescrito en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP, tales funcionarios internarán establecer una comunicación con el buque y entre el buque y la Administración para rectificar el incumplimiento. Si no se puede rectificar el incumplimiento mediante esa comunicación, o si los funcionarios tienen motivos fundados para pensar que el buque incumple en otros sentidos lo prescrito en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP, podrán adoptar disposiciones con respecto a ese buque, según se indica en el párrafo 2.5. Estas medidas deben ser proporcionadas, teniendo en cuenta las orientaciones brindadas en la Parte B del Código PBIP.

2.5 Tales disposiciones son las siguientes:

- .1 exigencia de que se rectifique el incumplimiento;
- .2 exigencia de que el buque acuda a un lugar especificado en el mar territorial o en las aguas interiores de ese Gobierno Contratante;
- .3 inspección del buque, si se encuentra en el mar territorial del Gobierno Contratante a cuyo puerto el buque desee entrar; o
- .4 denegación de la entrada al puerto.

Antes de adoptar estas disposiciones, el Gobierno Contratante informará al buque de sus intenciones. Al recibir la información, el capitán podrá alterar la decisión de entrar en ese puerto. En tal caso, no se aplicará la presente regla.

### 3 Disposiciones adicionales

3.1 En caso de:

1. que se imponga una de las medidas de control que se mencionan en el párrafo 1.3 que no sea una medida administrativa o colectiva de menor importancia, o
2. se adopte cualquiera de las disposiciones que se mencionan en el párrafo 2.5, un funcionario debidamente autorizado por el Gobierno Contratante informará inmediatamente por escrito a la Administración de las medidas de control

impuestas o de las disposiciones adoptadas, y de las razones para ello. El Gobierno Contratante que imponga las medidas de control o las disposiciones también informará a la organización de protección reconocida que expidió el certificado del buque de que se trate, y a la Organización cuando se hayan impuesto tales medidas de control o se hayan adoptado disposiciones.

3.2 Cuando se deniegue la entrada a un puerto o se obligue a un buque a abandonarlo, las autoridades del Estado rector del puerto deberán comunicar los hechos oportunos a las autoridades del Estado del próximo puerto de escala, si se conoce, y a otros Estados ribereños pertinentes, teniendo en cuenta las directrices que elaborará la Organización. Se garantizará que tal comunicación es confidencial y se transmite por medios seguros.

3.3 Sólo se denegará la entrada en un puerto en virtud de los párrafos 2.4 y 2.5, o se obligará a un buque a abandonar un puerto en virtud de los párrafos 1.1 a 1.3, cuando los Funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno Contratante tengan motivos fundados para pensar que el buque supone una amenaza inmediata para la seguridad o la protección de las personas, de los buques o de otros bienes, y que no hay otros medios razonables para eliminar esa amenaza.

3.4 Las medidas de control mencionadas en el párrafo 1.3 y las disposiciones mencionadas en el párrafo 2.5 sólo se impondrán, en virtud de la presente regla, hasta que se haya corregido el incumplimiento que dio lugar a la adopción de las medidas de control o las disposiciones de manera que el Gobierno Contratante juzgue satisfactoria, teniendo en cuenta las medidas propuestas por el buque o la Administración, si las hay.

3.5 Cuando los Gobiernos Contratantes ejerzan el control previsto en el párrafo 1 o adopten las disposiciones previstas en el párrafo 2:

.1 harán todo lo posible por evitar la demora o detención indebidas de un buque. Si el buque es objeto de una demora o detención indebida, tendrá derecho a indemnización por las pérdidas o daños que pueda sufrir, y

.2 no impedirán el acceso al buque en caso de emergencia o por razones humanitarias y a efectos de protección.

## **Regla 10**

### **Prescripciones aplicables a las instalaciones portuarias**

1 Las instalaciones portuarias cumplirán las prescripciones pertinentes del presente capítulo y de la Parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la Parte B de dicho Código.

2 Los Gobiernos Contratantes que tengan dentro de su territorio una o varias instalaciones portuarias a las que se aplique la presente regla, se asegurarán de que:

1. las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias se efectúan, revisan y aprueban de conformidad con lo dispuesto en la Parte A del Código PBIP; y

2. los planes de protección de las instalaciones portuarias se elaboran, revisan, aprueban e implantan de conformidad con lo dispuesto en la Parte A del Código PBIP.

3 Los Gobiernos Contratantes deberán establecer y notificar las medidas que deben adaptarse en el plan de protección de la instalación portuaria para los diferentes niveles de protección, incluidos los casos en que será necesaria la presentación de una declaración de protección marítima.

## **Regla 11**

### **Acuerdos alternativos sobre protección**

1 Cuando implanten lo dispuesto en el presente capítulo y en la Parte A del Código PBIP, los Gobiernos Contratantes podrán concertar por escrito acuerdos bilaterales o multilaterales con otros Gobiernos Contratantes sobre medidas de protección alternativas que cubren viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas dentro de sus territorios.

2 Ningún acuerdo de este tipo comprometerá el nivel de protección de otros buques o instalaciones portuarias no cubiertos por el acuerdo.

3 Ningún buque al que se le aplique un acuerdo realizará actividades de buque a buque con otro buque que no esté cubierto por ese acuerdo

4 Estos acuerdos se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la experiencia adquirida y cualquier cambio en las circunstancias de cada caso o las amenazas que se perciban para los buques, las instalaciones portuarias o las rutas cubiertas por el acuerdo.

## **Regla 12**

### **Disposiciones equivalentes de protección**

1 Una Administración podrá aceptar que un determinado buque o grupo de buques con derecho a enarbolar su pabellón aplique otras medidas de protección que sean equivalentes a las prescritas en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP, siempre que tales medidas de protección sean al menos tan eficaces como las prescritas en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP. La Administración que acepte tales medidas alternativas de protección comunicará los pormenores de éstas a la Organización.

2 Cuando un Gobierno Contratante implante el presente capítulo y la Parte A del Código PBIP, podrá aceptar que una determinada instalación portuaria o un grupo de instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio, distintas de las instalaciones a las que sea aplicable un acuerdo concluido en virtud de la regla 11, apliquen medidas de protección que sean equivalentes a las prescritas en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP, siempre que tales medidas de protección sean al menos tan eficaces como las prescritas en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP. El Gobierno Contratante que acepte tales medidas alternativas de protección comunicará los pormenores de éstas a la Organización.

## **Regla 13**

### **Comunicación de información**

1 Los Gobiernos Contratantes comunicarán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, y pondrán a disposición de las compartías y los buques la siguiente información:

.1 los nombres y datos de contacto de su autoridad o autoridades nacionales responsables de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias;

.2 las zonas de su territorio que los planes de protección de las instalaciones portuarias aprobados abarcan;

.3 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para recibir alertas de protección del buque-tierra, mencionadas en la regla 6.2. 1, y adoptar las medidas oportunas al respecto;

.4 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para recibir comunicaciones de los Gobiernos Contratantes que apliquen las medidas de control y cumplimiento mencionadas en la regla 9.3. 1, y adoptar las medidas oportunas al respecto; y

.5 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para prestar asesoramiento o asistencia a los buques y a quienes los buques pueden informar de toda inquietud de protección que tengan, tal como se indica en la regla 7.2; y actualizarán después tal información cuando se produzcan cambios relacionados con ella.

La Organización distribuirá estos pormenores entre otros Gobiernos Contratantes para la información de sus oficiales.

2 Los Gobiernos Contratantes comunicarán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, los nombres y datos de contacto de toda organización de protección reconocida autorizada a actuar en su nombre, así como los pormenores de la responsabilidad específica y las condiciones de la autoridad delegada a dichas organizaciones. Tal información se actualizará cuando se produzcan cambios relacionados con ella. La Organización distribuirá estos pormenores entre otros Gobiernos Contratantes para la información de sus oficiales.

3 Los Gobiernos Contratantes remitirán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, una lista en la que indiquen los planes de protección de instalaciones portuarias aprobados para las instalaciones que estén dentro de su territorio, especificando qué lugar o lugares cubre cada plan de protección aprobado y la correspondiente fecha de aprobación, y posteriormente también comunicarán los siguientes cambios si se produce alguno de ellos:

.1 se hayan introducido o vayan a introducirse cambios en el lugar o lugares cubiertos por un plan de protección de instalaciones portuarias aprobado. En tales casos, en la información comunicada se especificarán los cambios con respecto al lugar o lugares cubiertos por el plan y la fecha en la cual se vayan a introducir o se hayan implantado tales cambios;

.2 se haya retirado o se vaya a retirar un plan de protección de instalaciones portuarias aprobado previamente incluido en la lista remitida a la Organización. En tales casos, en la información comunicada se especificará la fecha en la cual el retiro surtirá efecto o se hayan implantado. Estos casos se pondrán en conocimiento de la Organización tan pronto como sea posible; y

.3 haya adiciones a la lista de planes de protección de las instalaciones portuarias aprobados. En tales casos, en la información comunicada se especificará el lugar o lugares cubiertos por el plan y la fecha de aprobación.

4 Después del 1 de julio de 2004, los Gobiernos Contratantes remitirán, a intervalos de cinco años, una lista actualizada y revisada que indique todos los planes de protección de instalaciones portuarias aprobados para las instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio, junto con el lugar o los lugares cubiertos por cada plan de protección de instalación portuaria aprobado y la correspondiente fecha de aprobación (así como la fecha de aprobación de cualquier enmienda al mismo), que sustituirá y revocará toda la información comunicada a la Organización en los últimos cinco años, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.

5 Los Gobiernos Contratantes comunicarán a la Organización la información relativa a la firma de un acuerdo en virtud de la regla 11. La información comunicada incluirá:

. 1 los nombres de los Gobiernos Contratantes que hayan firmado el acuerdo;

.2 las instalaciones portuarias y las rutas fijas cubiertas por el acuerdo;

.3 la periodicidad con que se revisará el acuerdo;

.4 la fecha de entrada en vigor del acuerdo; e

.5 información sobre toda consulta que hayan mantenido con otros Gobiernos Contratantes, y también comunicarán posteriormente a la Organización, con la mayor prontitud posible, la información que se refiera a la enmienda o el cese del acuerdo.

5 Todo Gobierno Contratante que permita, en virtud de la regla 12, que se adopten medidas de protección equivalentes respecto de un buque con derecho a enarbolar su pabellón o de una instalación portuaria situada dentro de su territorio, comunicará a la

Organización los pormenores de este hecho.

6 La Organización pondrá a disposición de los demás Gobiernos Contratantes que lo soliciten la información comunicada en virtud del párrafo 3.

## **ANEXO**

### **CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS**

#### **PARTE A**

#### **PRESCRIPCIONES OBLIGATORIAS RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES DEL CAPÍTULO XI-2 DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA**

#### **VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO**

#### **1 GENERALIDADES**

##### **1.2 Objetivos**

Los objetivos del presente Código son:

1 establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y los sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional;

.2 definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos

Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima;

.3 garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección;

.4 presentar una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar ante cambios en los niveles de protección; y

.5 garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

### **1.3 Prescripciones funcionales**

Con objeto de alcanzar los objetivos del presente Código, se incluyen en él varias prescripciones funcionales, entre las que se encuentran, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

.1 recopilar y evaluar la información sobre las amenazas contra la protección marítima e intercambiar dicha información con los Gobiernos Contratantes interesados;

.2 exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques y las instalaciones portuarias;

.3 evitar el acceso no autorizado a los buques e instalaciones portuarias y a sus zonas restringidas;

.4 evitar la introducción en los buques e instalaciones portuarias de armas no autorizadas y artefactos incendiarios o explosivos;

.5 facilitar los medios para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que afecte a la misma;

.6 exigir planes de protección para el buque y para las instalaciones portuarias basados en evaluaciones de la protección; y

.7 exigir formación, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiariza con los planes y procedimientos de protección.

## **2 DEFINICIONES**

2.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos de la presente parte regirán las siguientes definiciones:

1 "Convenio": el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

.2 "Regla": una regla del Convenio.

.3 "Capítulo": un capítulo del Convenio.

.4 "Plan de protección del buque": un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

.5 "Plan de protección de la instalación portuaria": un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de a bordo en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

.6 "Oficial de protección del buque": la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidas la implantación y cumplimiento del plan de protección del buque y la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de la instalación portuaria.

.7 "Oficial de la compañía para protección marítima": la persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para coordinar la labor con los oficiales de protección de la instalación portuaria y con el oficial de protección del buque.

.8 "Oficial de protección de la instalación portuaria": la persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria y para la coordinación con los

oficiales de protección de la instalación portuaria y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.

.9 "Nivel de protección 1": el nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.

.10 "Nivel de protección 2": el nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.

.11 "Nivel de protección 3": el nivel en el cual deberán mantenerse más medidas específicas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando es probable o inminente que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco específico.

2.2 Cuando se emplea en el presente Código el término "buque", incluye también las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad, tal como se definen en la regla XI-2/1.

2.3 La expresión "Gobierno Contratante" en conexión con cualquier referencia a una instalación portuaria, al usarse en las secciones 14 a 18, incluye una referencia a la "Autoridad designada".

2.4 A menos que se definan expresamente de otra manera en esta parte, las expresiones utilizadas tendrán el mismo sentido que en los capítulos 1 y XI-2.

### **3 ÁMBITO DE APLICACIÓN**

3.1 El presente Código se aplica a:

1 los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:

. 1 buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;

.2 buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueado bruto igual o superior a 500; y

.3 unidades móviles de perforación mar adentro; y

.2 instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

3.2 Sin perjuicio de las disposiciones de la sección 3.1.2, los Gobiernos Contratantes decidirán el ámbito de aplicación de la presente parte del Código, por lo que respecta a las instalaciones portuarias en su territorio que, si bien son utilizadas fundamentalmente por buques que no están dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tienen que prestar servicio a buques que hacen escala tras un viaje internacional o zarpan desde ellas.

3.2.1 Los Gobiernos Contratantes basarán las decisiones que adopten con respecto a lo indicado en la sección 3.2 en una evaluación de la protección de la instalación portuaria llevada a cabo de conformidad con esta Parte del Código.

3.2.2 Toda decisión adoptada por un Gobierno Contratante con respecto a lo indicado en la sección 3.2 no reducirá el nivel de protección que se pretende alcanzar mediante las disposiciones del capítulo XI-2 y de la presente Parte del Código. El presente Código no es aplicable a los buques de guerra, ni a las naves auxiliares, ni a otros buques que, siendo propiedad de un Gobierno Contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

3.3 Las secciones 5 a 13 y 19 de la presente Parte se aplican a las compañías y los buques que se especifican en la regla XI-2/4.

3.5 Las secciones 5 y 14 a 18 de la presente parte se aplican a las instalaciones portuarias que se especifican en la regla XI-2/10.

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

### **4 RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES**

4.1 A reserva de lo dispuesto en la regla XI-2/3 y XI-2/7, el Gobierno Contratante establecerá los niveles de protección y prestará orientación para la prevención de los sucesos que afecten a la protección marítima. Niveles más altos de protección



reflejan un mayor riesgo de que ocurran tales sucesos. Entre los factores que se han de tener en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado se encuentran los siguientes:

- .1 el grado de credibilidad de la información sobre la amenaza;
  - .2 si hay corroboración de la información sobre la amenaza;
  - .3 si se considera que la información sobre la amenaza es específica o inminente;
- y

.4 las posibles consecuencias del suceso que afecte a la protección marítima.

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

4.3 Los Gobiernos Contratantes pueden delegar en una organización de seguridad reconocida algunas de sus tareas en materia de protección en virtud del capítulo XI-2 y de esta Parte del presente Código, a excepción de las siguientes:

- .1 determinación del nivel de protección aplicable;
- .2 aprobación de una evaluación de protección de la instalación portuaria y posteriores enmiendas a una evaluación aprobada;
- .3 determinación de las instalaciones portuarias que tendrán que designar a un oficial de protección de la instalación portuaria;
- .4 aprobación de un plan de protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a un plan aprobado;
- .5 adopción de medidas de control y de cumplimiento de conformidad con lo prescrito en la regla XI-2/9; y
- .6 definición de los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima.

4.4 Los Gobiernos Contratantes deberán, en la medida que lo estimen oportuno, someter a prueba la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado o, en el caso de los buques, que hayan sido aprobados en su nombre, o de las enmiendas a esos planes.

## **5. DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN MARÍTIMA**

5.1 Los Gobiernos Contratantes deben determinar cuándo se requiere una declaración de protección marítima mediante la evaluación del riesgo que una operación de interfaz buque puerto o actividad buque a buque suponga para las personas, los bienes o el medio ambiente.

5.2 Un buque puede solicitar que se complete una declaración de protección marítima cuando:

- 1 el buque funciona a un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria u otro buque con el que establece una operación de interfaz;
- .2 existe un acuerdo sobre la declaración de protección marítima entre Gobiernos Contratantes que regulen determinados viajes internacionales o buques específicos en dichos viajes;
- .3 se ha producido una amenaza para la seguridad o un suceso que afecta a la protección marítima en relación con el buque o en relación con la instalación portuaria, según proceda;
- .4 el buque se encuentra en un puerto que no está obligado a tener e implantar un plan de protección de la instalación portuaria aprobado; o
- .5 el buque está realizando actividades de buque a buque con otro buque que no está obligado a tener e implantar un plan de protección del buque aprobado.

5.3 Las solicitudes para completar una declaración de protección marítima, en virtud de lo dispuesto en la presente sección, tendrán el reconocimiento de la instalación portuaria o buque aplicables.

5.4 Incumbirá completar la declaración de protección marítima:

- .1 en el caso del buque (o los buques), al capitán o el oficial de protección del buque; y, si procede,
- .2 en el caso de la instalación portuaria, al oficial de protección de la instalación portuaria o, si el Gobierno Contratante determina lo contrario, a cualquier otro organismo responsable de la protección en tierra.

5.5 La declaración de protección marítima abordará las prescripciones de protección que pueden compartir el buque y la instalación portuaria (o los buques) y establecerá las responsabilidades de cada parte.

5.6 Los Gobiernos Contratantes especificarán, teniendo en cuenta las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3, el periodo mínimo por el que las autoridades portuarias situadas dentro de su territorio deberán conservar las declaraciones de protección marítima.

5.7 Las Administraciones especificarán, teniendo en cuenta las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3, el periodo mínimo por el que los buques con derecho a enarbolar su pabellón deberán conservar las declaraciones de protección marítima.

## **6 OBLIGACIONES DE LA COMPAÑÍA**

6.1 La compañía garantizará que el plan de protección del buque contenga una declaración en la que se haga hincapié claramente en la autoridad del capitán. La compañía establecerá en el plan de protección del buque que el capitán ostenta la máxima autoridad y la responsabilidad de adoptar decisiones en relación con la protección del buque y de pedir ayuda a la compañía o a un Gobierno Contratante, según sea necesario.

6.2 La compañía garantizará que el oficial de la compañía para protección marítima, el capitán y el oficial de protección del buque cuentan con el respaldo necesario para llevar a cabo sus obligaciones y responsabilidades de conformidad con el capítulo XI-2 y esta parte del Código.

## **7 PROTECCIÓN DEL BUQUE**

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

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

1 garantizar que se llevan a cabo todas las tareas relacionadas con la protección del buque;

.2 controlar el acceso al buque;

.3 controlar el embarco de las personas y sus efectos;

.4 supervisar las zonas restringidas a fin de garantizar que sólo tienen acceso a las mismas personas autorizadas;

.5 supervisar las zonas de cubierta y las zonas que rodean el buque;

.6 supervisar la manipulación de la carga y los pañoles del buque; y

.7 garantizar que se dispone de medios para las comunicaciones sobre protección.

7.3 En el nivel de protección 2, se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades señaladas en el párrafo 7.2, teniendo en cuenta la orientación facilitada en la Parte B del presente Código.

7.4 En el nivel de protección 3, se aplicarán otras medidas concretas de protección especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades señaladas en el párrafo 7.2, teniendo en cuenta la orientación facilitada en la Parte B del presente Código.

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

7.6 Antes de entrar en un puerto, o durante su permanencia en un puerto dentro del territorio de un Gobierno Contratante que haya establecido un nivel de protección 2 o 3, el buque acusará recibo de la instrucción y confirmará al oficial de protección de la instalación portuaria que se ha iniciado la aplicación de los procedimientos y medidas adecuados señalados en el plan de protección del buque y, en el caso del nivel de protección 3, en las instrucciones impartidas por el Gobierno Contratante que haya establecido dicho nivel de protección. El buque informará de cualesquiera dificultades que encuentre para su puesta en práctica. En estos casos, el oficial de protección de la instalación portuaria se pondrá en contacto con su homólogo del buque a fin de coordinar las medidas oportunas.

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

7.7.1 En estos casos, el oficial de protección del buque se pondrá en contacto con el oficial de protección de la instalación portuaria a fin de coordinar las medidas oportunas, si procede.

7.8 Si una Administración exige a los buques con derecho a enarbolar su pabellón que establezcan un nivel de protección 2 ó 3 en un puerto de otro Gobierno Contratante, informará inmediatamente de ello a ese Gobierno Contratante.

7.9 Cuando los Gobiernos Contratantes establezcan niveles de protección y garanticen el suministro de información sobre los niveles de protección a los buques que operan en su mar territorial o que han comunicado su intención de entrar en su mar territorial, se aconsejará a tales buques que mantengan la vigilancia y notifiquen inmediatamente a su Administración y a cualquier Estado ribereño en las proximidades toda información que se señale a su atención y que pueda afectar la protección marítima en la zona.

7.9.1 Al asesorar a tales buques del nivel aplicable de protección, un Gobierno Contratante, teniendo en cuenta las orientaciones facilitada en la Parte B del presente Código, también asesorará a tales buques de cualquier medida de protección que deberían adoptar y, si resulta procedente, de las medidas que haya adoptado el mismo para facilitar protección contra la amenaza.

## **8 EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE**

8.1 La evaluación de la protección del buque es un elemento esencial e integral del proceso de elaboración y actualización del plan de protección del buque.

8.2 El oficial de la compañía para protección marítima garantizará que las personas que realicen la evaluación de la protección del buque tengan los correspondientes conocimientos prácticos para llevar a cabo la labor, de conformidad con lo dispuesto en la presente sección y teniendo en cuenta las orientaciones de la Parte B del presente Código.

8.3 A reserva de lo dispuesto en la sección 9.2. 1, una organización de protección reconocida puede llevar a cabo una evaluación de la protección de un determinado buque.

8.4 La evaluación de la protección del buque incluirá un reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección, que abarcarán, como mínimo, los siguientes elementos:

.1 identificación de las medidas, procedimientos y actividades existentes relativas a la protección;

.2 identificación y evaluación de las principales actividades a bordo del buque, que es esencial proteger;

.3 identificación de las posibles amenazas a las principales actividades a bordo del buque y la probabilidad de que ocurran, a fin de establecer medidas de protección y ordenarlas por orden de prioridad; y

.4 identificación de los puntos débiles, incluido el factor humano, de la infraestructura, la normativa y los procedimientos.

8.5 La compañía documentará, revisará, aceptará y conservará la evaluación de la protección del buque.

## **9. PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE**

9.1 Todo buque llevará a bordo un plan de protección del buque aprobado por la Administración. El plan tendrá en cuenta los tres niveles de protección que se definen en la presente parte del Código.

9.1.1 A reserva de lo dispuesto en la sección 9.2. 1, una organización de protección reconocida puede preparar el plan de protección para un determinado buque.

9.2 La Administración podrá delegar el examen y la aprobación de los planes de protección de buques, o de enmiendas a un plan previamente aprobado, en organizaciones de protección reconocidas.

9.2.1 En estos casos, la organización de protección reconocida encargada del examen y aprobación del plan de protección para un buque en particular, o de las enmiendas al mismo, no habrá participado en la preparación de la evaluación de la protección del buque ni del plan de protección del buque ni de las enmiendas que se estén sometiendo a examen.

9.3 Cuando se presenten para su aprobación un plan de protección del buque, o enmiendas a un plan previamente aprobado, irán acompañados de la evaluación de la protección en que se basa la elaboración del plan o de las enmiendas.

9.4 Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la Parte B del presente Código y estará redactado en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si dicho idioma no es el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas. El plan se ocupará, como mínimo, de lo siguiente:

.1 medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo del buque armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no está autorizado;

.2 identificación de las zonas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas;

.3 medidas para prevenir el acceso no autorizado al buque;

.4 procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluyendo disposiciones para mantener las operaciones fundamentales del buque o de la interfaz buque-puerto;

.5 procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que impartan los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3;

.6 procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;

.7 tareas del personal de a bordo al cual se asignen responsabilidades de protección y de otro personal de a bordo relacionadas con la protección;

.8 procedimientos para verificar las actividades de protección;

.9 procedimientos para la formación, los ejercicios y prácticas relacionados con el plan;

.10 procedimientos para coordinar las actividades de protección de las instalaciones portuarias;

.11 procedimientos para el examen y actualización periódicos del plan;

.12 procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección;

.13 identificación del oficial de protección del buque;

.14 identificación del oficial de la compañía para protección marítima, incluidos datos de contacto durante las 24 horas;

.15 procedimientos para garantizar que se llevan a cabo las inspecciones, pruebas, ajuste y mantenimiento del equipo de protección de a bordo, si lo hay;

.16 la frecuencia para someter a prueba o calibrar todo el equipo de protección de a bordo, si lo hay

.17 identificación de los lugares donde se hayan provisto los dispositivos para activar el sistema de alerta de protección del buque<sup>2</sup>; y

.18 procedimientos, instrucciones y directrices para la utilización del sistema de alerta de protección del buque, así como para su prueba, activación, desactivación y reactivación y para limitar falsos alertas<sup>1</sup>.

9.4.1 El personal que lleve a cabo auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el plan o que evalúe su implantación será independiente de las actividades que se estén evaluando, a menos que no sea posible por el tamaño y la naturaleza de la compañía o del buque.

9.5 La Administración determinará qué cambios a un plan de protección del buque aprobado o al equipo de protección especificado en un plan aprobado no se implantarán, a menos que apruebe las correspondientes enmiendas a ese plan. Estos cambios serán lo menos tan eficaces como las medidas prescriptas en el capítulo X-1-2

9.5.1 La naturaleza de los cambios al plan de protección del buque o al equipo de protección que han sido específicamente aprobados por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la sección 9.5 estará documentado de forma que quede clara tal aprobación. La aprobación estará disponible a bordo y se presentará junto con el certificado internacional de protección del buque (o el certificado internacional provisional del buque). Si estos cambios son provisionales

no es necesario conservar dicha documentación a bordo una vez que se vuelva a las medidas o equipo originales aprobados.

9.6 El plan podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso, estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar su supresión, destrucción o modificación no autorizadas.

9.7 El plan estará protegido contra el acceso o divulgación no autorizados.

9.8 Los planes de protección de los buques no están sujetos a la inspección de los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante a tomar las medidas de control y cumplimiento estipuladas en la regla XI-2/9, salvo en las circunstancias especificadas en la sección 9.8. 1.

9.8.1 No obstante, si los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante tienen motivos fundados para creer que el buque no cumple las prescripciones del capítulo XI-2 o de la Parte A del presente Código y el único medio de verificar o rectificar el incumplimiento es someter a revisión las prescripciones pertinentes del plan de protección del buque, se permitirá con carácter excepcional un acceso limitado a las secciones específicas del plan relativas al incumplimiento, pero sólo con el consentimiento del Gobierno

Contratante del buque pertinente, o su capitán. No obstante, las disposiciones del plan relacionadas con la sección 9.4, subsecciones .2, .4, .5, .7, .15, .17 y .18, de la presente parte del Código se consideran información confidencial y no se pueden someter a inspección a menos que dispongan otra cosa los Gobiernos Contratantes pertinentes.

## **10 REGISTROS**

10.1 Se mantendrán a bordo, por lo menos durante el periodo mínimo que especifique la Administración, registros de las siguientes actividades que abarca el plan de protección del buque, teniendo presentes las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3:

- .1 formación, ejercicios y prácticas;
- .2 amenazas a la protección y sucesos que afectan a la protección;
- .3 fallos en la protección;
- .4 cambios en el nivel de protección;
- .5 comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado, el buque;
- .6 auditorías internas y exámenes de las actividades de protección;
- .7 examen periódico de la evaluación de la protección del buque;
- .8 examen periódico del plan de protección del buque;
- .9 implantación de cualesquiera enmiendas al plan; y
- 10 mantenimiento, calibrado y prueba del equipo de protección, si lo hay, incluidas las pruebas del sistema de alerta de protección del buque.

10.2 Los registros se mantendrán en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

10.3 Los registros podrán conservarse en formato electrónico. En tal caso, estarán protegidos mediante procedimientos cuyo objeto es evitar su supresión, destrucción o modificación no autorizadas.

10.4 Los registros se protegerán contra el acceso o divulgación de información no autorizados.

## **11 OFICIAL DE LA COMPAÑÍA PARA PROTECCIÓN MARÍTIMA**

11.1 La compañía designará a un oficial de la compañía para protección marítima. La persona designada como oficial de la compañía para protección marítima podrá desempeñar este cargo respecto de uno o más buques, según sea el número o tipo de buques que explota la compañía, siempre que se indique claramente de qué buques es responsable dicha persona. La compañía puede, en función del número o tipo de buques que explote, designar varias personas como oficiales de la compañía para protección marítima, siempre que se indique claramente de qué buques es responsable cada persona.

11.2 Además de las que se estipulan en otras secciones de esta parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de la compañía para protección marítima incluirán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

- .1 determinar el grado de amenaza a la que es posible que el buque vaya a hacer frente, sirviéndose para ello de las pertinentes evaluaciones de la protección y de otra información adecuada;
- .2 garantizar que se realiza la evaluación de la protección del buque;
- .3 garantizar la elaboración, la presentación para su aprobación y, posteriormente la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque;
- .4 asegurarse de que el plan de protección del buque se modifique, según proceda, a fin de subsanar deficiencias y de satisfacer las necesidades de protección de cada buque;
- .5 concertar las inspecciones y revisiones internas de las actividades de protección;
- .6 concertar las verificaciones iniciales y subsiguientes del buque por la Administración o la organización de protección reconocida;
- .7 cerciorarse de que las deficiencias e incumplimientos descubiertos durante las inspecciones internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento se tratan y solucionan prontamente;
- .8 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia;
- .9 asegurar una formación adecuada para el personal responsable de la protección del buque;
- .10 asegurarse de que exista una comunicación efectiva entre el oficial de protección del buque y los oficiales competentes de protección de las instalaciones portuarias,
- .11 garantizar la compatibilidad entre las prescripciones de protección y las de seguridad;
- .12 garantizar que, si se aplican planes de protección a la flota o a buques gemelos, el plan para cada buque tiene en cuenta exactamente la información específica correspondiente a cada buque; y
- .13 garantizar la implantación y mantenimiento de todo medio alternativo o equivalente aprobado para un buque determinado o para un grupo de buques.

## **12 OFICIAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE**

12.1 En cada buque se designará un oficial de protección del buque.

12.2 Además de las que se estipulan en otras secciones de esta parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de protección del buque incluirán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

- .1 realizar inspecciones periódicas de protección del buque para asegurarse de que se mantienen las medidas de protección que corresponda;
- .2 mantener y supervisar la implantación del plan de protección del buque, incluidas cualesquiera enmiendas del mismo;
- .3 coordinar los aspectos de protección de la manipulación de la carga y de las provisiones del buque con otro personal de a bordo y con los oficiales competentes de protección de la instalación portuaria;
- .4 proponer modificaciones al plan de protección del buque;
- .5 informar al oficial de la compañía para protección marítima de toda deficiencia e incumplimiento descubiertos durante las inspecciones internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento y ejecución de cualquier medida correctiva;
- .6 acrecentar la toma de conciencia de la protección y vigilancia a bordo;
- .7 garantizar que se ha impartido formación adecuada al personal de a bordo, según convenga;
- .8 notificar todos los sucesos que afecten a la protección;
- .9 coordinar la implantación del plan de protección del buque con el oficial de la compañía para protección marítima y el oficial de protección de la instalación portuaria competente; y
- .10 garantizar el funcionamiento, prueba, ajuste y mantenimiento adecuados del equipo de protección del buque, si lo hay.

### **13 FORMACIÓN, EJERCICIOS Y PRÁCTICAS EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES**

13.1 El oficial de protección de la compañía y el personal competente en tierra deberán tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

13.2 El oficial de protección del buque deberá tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

13.3 El personal de a bordo al cual se hayan asignado tareas y responsabilidades específicas de protección deberá comprender sus responsabilidades respecto de la protección del buque, según se describen en el plan de protección del buque, y deberá tener conocimientos y capacidad suficientes para desempeñar las tareas que se le asignen, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

13.4 Para garantizar la implantación eficaz del plan de protección del buque, se llevarán a cabo ejercicios a intervalos apropiados teniendo en cuenta el tipo de buque, los cambios en el personal del buque, las instalaciones portuarias que se van a visitar y otras circunstancias del caso, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

13.5 El Oficial de la compañía para protección marítima asegurará la coordinación e implantación eficaces de los planes de protección de los buques participando en ejercicios a intervalos apropiados, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

### **14 PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA**

14.1 La instalación portuaria deberá actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada. Las medidas y procedimientos de protección se aplicarán en las instalaciones portuarias de modo que se reduzcan al mínimo los inconvenientes o demoras para los pasajeros, los buques, el personal y los visitantes de los buques, las mercancías y los servicios.

14.2 En el nivel de protección 1, todas las instalaciones portuarias llevarán a cabo las actividades que se indican a continuación, aplicando las medidas adecuadas y teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código, a fin de identificar y tomar medidas preventivas contra sucesos que afecten a la protección:

- . 1 garantizar la eficacia de todas las tareas de protección de la instalación portuaria;
- .2 supervisar el acceso a la instalación portuaria;
- .3 vigilar la instalación portuaria, incluidas la(s) zona(s) de fondeo y atraque;
- .4 vigilar las zonas restringidas a fin de garantizar que sólo tienen acceso a ellas las personas autorizadas;
- .5 supervisar la manipulación de la carga;
- .6 supervisar la manipulación de los pañoles del buque; y
- .7 garantizar la pronta disponibilidad de medios para las comunicaciones sobre protección.

14.3 En el nivel de protección 2, deberán implantarse, respecto de cada actividad señalada en el párrafo 14.2, las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

14.4 En el nivel de protección 3, deberán implantarse respecto de cada actividad señalada en el párrafo 14.2, las demás medidas específicas de protección que se indican en el plan de protección de la instalación portuaria, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

14.4.1 Asimismo, en el nivel de protección 3, las instalaciones portuarias deberán responder y dar cumplimiento a todas las instrucciones de protección impartidas por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria.

14.5 Cuando se comunique a un oficial de protección de la instalación portuaria que un buque tiene dificultades para cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 o

de la presente parte, o para implantar las medidas y procedimientos adecuados que se indiquen en el plan de protección del buque y, en el caso del nivel de protección 3, para atender a las instrucciones de protección impartidas por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria, el oficial de protección de la instalación portuaria y el oficial de protección del buque deberán ponerse en contacto y coordinar la adopción de las medidas oportunas.

14.6 Cuando se notifique a un oficial de protección de una instalación portuaria que un buque se encuentra en un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria, el oficial deberá informar de ello a la autoridad competente y deberá ponerse en contacto con el oficial de protección del buque para coordinar la adopción de las medidas que sea necesario tomar.

## **15 EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA**

15.1 La evaluación de la protección de la instalación portuaria es un elemento esencial e integral del proceso de elaboración y actualización del plan de protección de la instalación portuaria.

15.2 La evaluación de la protección de la instalación portuaria estará a cargo del Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria. Un Gobierno Contratante podrá autorizar a una organización de protección reconocida a llevar a cabo la evaluación de la protección de una determinada instalación portuaria situada en su territorio.

15.2.1 Si la evaluación de la protección de la instalación portuaria ha sido llevada a cabo por una organización de protección reconocida, el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria examinará la evaluación de la protección y aprobará que cumple lo dispuesto en la presente sección.

15.3 Las personas que lleven a cabo la evaluación deben tener los conocimientos necesarios para juzgar la protección de la instalación portuaria, de conformidad con la presente sección teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

15.4 Las evaluaciones de la protección de la instalación portuaria se revisarán y actualizarán periódicamente, teniendo en cuenta los posibles cambios de las amenazas y/o los cambios menores en la instalación portuaria y, en todos los casos, se revisarán y actualizarán cuando se registren cambios importantes en la instalación portuaria.

15.5 La evaluación de la protección de la instalación portuaria deberá incluir, como mínimo, los siguientes elementos:

1 determinación y evaluación de los bienes e infraestructuras importantes que se han de proteger;

.2 evaluación de las posibles amenazas para estos bienes e infraestructuras y la probabilidad de que se concreten, con el objetivo de determinar las medidas de protección y establecer un orden de prioridad,

.3 determinación, selección y prelación de las medidas para contrarrestar las amenazas y de los cambios de procedimientos y su grado de eficacia para reducir la vulnerabilidad; y

.4 determinación de puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, que puedan afectar a las infraestructuras, políticas y procedimientos.

15.6 El Gobierno Contratante podrá autorizar que la evaluación de la protección de la instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria cuando su operador, ubicación, funcionamiento, equipo, y proyecto sean semejantes. Todo Gobierno Contratante que autorice estas disposiciones alternativas comunicará a la Organización sus pormenores.

15.7 Una vez ultimada la evaluación de la protección de la instalación portuaria, se elaborará un informe que consistirá en un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada punto débil constatado durante la evaluación y una descripción de las medidas correctivas que pueden aplicarse para fortalecer cada punto vulnerable. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

## **16 PLAN DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA**



16.1 Se elaborará y mantendrá para cada instalación portuaria, basándose en la evaluación de la protección de la instalación portuaria, un plan de protección de la instalación portuaria adecuado para la interfaz buque-puerto. El plan contemplará los tres niveles de protección que se establecen en la presente parte del Código.

16.1.1 A reserva de lo dispuesto en la sección 16.2, una organización de protección reconocida puede preparar el plan de protección de una determinada instalación portuaria.

16.2 El plan de protección de la instalación portuaria deberá ser aprobado por el Gobierno

Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria.

16.3 Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones brindadas en la Parte B del presente Código, y se utilizará el idioma de trabajo que se emplee en la instalación portuaria. El plan abordará como mínimo, las cuestiones siguientes: medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo de un buque o en la instalación portuaria armas u otras sustancias e instrumentos peligrosos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos cuyo transporte no esté autorizado;

.2 medidas destinadas a evitar el acceso no autorizado a la instalación portuaria, a los buques fondeados y a las zonas restringidas de la instalación portuaria;

.3 procedimientos para dar respuesta a las amenazas para la protección a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones para mantener el funcionamiento esencial de la instalación portuaria o de la interfaz buque puerto;

.4 procedimientos para dar respuesta a toda instrucción de protección que pueda dar, en el nivel de protección 3, el Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria;

.5 procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;

.6 tareas del personal de la instalación portuaria asignado a tareas de protección y de otro personal de la instalación portuaria con responsabilidades en materia de protección;

.7 procedimientos relativos a la interfaz con las actividades de protección del buque;

.8 procedimientos para la revisión periódica del plan y su actualización;

.9 procedimientos para notificar sucesos relativos a la protección marítima;

.10 identificación del oficial de protección de la instalación portuaria, con sus datos de contacto para las 24 horas;

.11 medidas para garantizar la protección de la información que figura en el plan;

.12 medidas para garantizar la protección eficaz de la carga y del equipo para la manipulación de la carga en la instalación portuaria;

.13 procedimientos para verificar el plan de protección de la instalación portuaria;

.14 procedimientos para dar respuesta cuando se haya activado el sistema de alerta de protección del buque en la instalación portuaria; y

.15 procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como acceso de los visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y de los sindicatos.

16.3.1 El personal que realice las verificaciones internas de las actividades de protección especificadas en el plan o que evalúe su implantación, será independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que no resulte factible debido al tamaño y a la naturaleza de la instalación portuaria.

16.4 El plan de protección de la instalación portuaria podrá combinarse, o formar parte, del plan de protección del puerto o de cualquier otro plan del puerto para situaciones de emergencia.

16.5 El Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria determinará qué cambios al plan de protección de la instalación portuaria no se implantarán sin que haya aprobado las correspondientes enmiendas a ese plan.

16.6 El plan podrá conservarse en formato electrónico, pero en este caso estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, se destruya o se altere sin su debida autorización.

16.7 El plan se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

16.8 El Gobierno Contratante podrá autorizar que el plan de protección de una instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria si su operador, ubicación, equipo, funcionamiento y proyecto son semejantes. Todo Gobierno Contratante que autorice estas disposiciones alternativas comunicará sus pormenores! a la Organización.

## **17 OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA**

17.1 Se designará un oficial de protección de la instalación portuaria para cada instalación portuaria. Se puede designar a una persona como oficial de protección de más de una instalación portuaria.

17.2 Además de las indicadas en otros lugares de la presente Parte del Código, las obligaciones y responsabilidades del oficial de protección de la instalación portuaria incluirán las siguientes tareas, sin que esta enumeración sea exhaustiva:

1 llevar a cabo una evaluación inicial y general de la instalación portuaria, tomando en consideración la oportuna evaluación de la protección de la instalación portuaria;

.2 garantizar la elaboración y el mantenimiento del plan de protección de la instalación portuaria;

.3 implantar y perfeccionar el plan de protección de la instalación portuaria;

.4 inspeccionar periódicamente el estado de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que se han tomado las medidas de protección adecuadas;

.5 recomendar, e incluir, según proceda, modificaciones en el plan de protección de la instalación portuaria a fin de subsanar deficiencias y actualizarlo, tomando en consideración los cambios que haya habido en la instalación portuaria;

.6 fomentar la toma de conciencia del personal de la instalación portuaria en cuanto a la protección y la vigilancia;

.7 garantizar que se ha impartido la formación adecuada al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;

.8 notificar a las autoridades pertinentes y llevar registros de los sucesos que suponen una amenaza para la protección de la instalación portuaria;

.9 coordinar la implantación del plan de protección de la instalación portuaria con los oficiales de protección del buque y de la compañía;

.10 establecer los mecanismos de coordinación con los servicios de seguridad necesarios;

.11 garantizar que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;

.12 garantizar el funcionamiento, prueba, ajuste y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay; y

.13 ayudar a los oficiales de protección del buque a confirmar la identidad de las personas que tratan de subir a bordo cuando así se requiera.

17.3 Se ha de dar al oficial de protección de la instalación portuaria el apoyo necesario para que pueda desempeñar las funciones y responsabilidades que se le imponen en el capítulo XI-2 y en esta Parte del presente Código.

## **18 FORMACIÓN, EJERCICIOS Y PRÁCTICAS PARA LAS INSTALACIONES PORTUARIAS**

18.1 El oficial de protección de la instalación portuaria y el personal de protección de la instalación portuaria competente deberán contar con conocimientos y haber recibido formación teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

18.2 El personal de la instalación portuaria que cumpla tareas específicas de protección deberá conocer sus funciones y responsabilidades en la esfera de la protección de la instalación portuaria, según figuren en el plan de protección de la instalación portuaria, y deberá tener conocimientos y capacidad suficientes para llevar a cabo las tareas que se le asignen, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

18.3 A los efectos de garantizar que el plan de protección de la instalación portuaria se aplica efectivamente, se llevarán a cabo ejercicios a intervalos adecuados con arreglo a los tipos de operaciones de la instalación portuaria, los cambios del personal de la instalación portuaria, el tipo de buque al que sirve la

instalación portuaria y otras circunstancias de interés, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

18.4 El oficial de protección de la instalación portuaria garantizará la coordinación y aplicación efectiva del plan de protección de la instalación portuaria participando en prácticas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

## **19 VERIFICACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES**

### **19.1 Verificaciones**

19.1.1 Todo buque al que se aplique a la presente Parte del Código estará sujeto a las verificaciones que se especifican a continuación:

1 una verificación inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que se expida por primera vez el certificado que se exige en la sección 19.2, que incluirá una verificación completa del sistema de protección y todo el equipo de protección conexo a que se hace referencia en las disposiciones pertinentes del capítulo XI-2 y en la presente Parte del Código y en el Plan aprobado de protección del buque. Mediante esta verificación se garantizará que el sistema de protección del buque y todo el equipo de protección conexo se ajustan completamente a los requisitos aplicables del capítulo XI-2 y de esta Parte del Código, se encuentran en un estado satisfactorio y responden a las necesidades del servicio a que está destinado el buque;

.2 una verificación de renovación a los intervalos que especifique la Administración, que no excedan de cinco años, excepto cuando se apliquen los párrafos 19.3.1 ó 19.3.4. Mediante esta verificación se garantizará que el sistema de protección del buque y todo el equipo de protección conexo se ajustan completamente a los requisitos aplicables del capítulo XI-2, de esta Parte del Código y al Plan aprobado de protección buque, se encuentran en un estado satisfactorio y responden a las necesidades del servicio a que está destinado el buque;

.3 al menos una verificación intermedia. Si sólo se lleva a cabo una verificación intermedia, tendrá lugar entre la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, según se define en la regla I/2(n). Esta verificación provisional incluirá una inspección general del sistema de protección del buque y de todo el equipo de protección conexo, a fin de garantizar que siguen siendo satisfactorios para el servicio a que está destinado el buque.

Esta verificación intermedia deberá refrendarse en el certificado;

.4 las verificaciones adicionales que la Administración estime oportunas.

19.1.2 Las verificaciones del buque son competencia de los funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá delegar las verificaciones en una de las organizaciones de seguridad reconocidas a que se hace referencia en la regla XI-2/l.

19.1.3 En todo caso, cada Administración deberá garantizar plenamente que la verificación es completa y eficaz y deberá adoptar medidas para garantizar que esta obligación queda satisfecha.

19.1.4 El sistema de protección del buque y todo el equipo de protección conexo se mantendrán, después de la verificación, en condiciones que se ajusten a lo dispuesto en las reglas XI-2/2 y XI-2/6 y en la presente Parte del Código y en el Plan aprobado de protección del buque. Una vez efectuada una verificación en virtud de lo dispuesto en el párrafo 19.1.1, no se introducirá ningún cambio en el sistema de protección del buque ni en ningún elemento del equipo de protección conexo ni en el Plan aprobado de protección del buque sin la aprobación de la Administración.

### **19.2 Expedición o refrendo del certificado**

19.2.1 Se expedirá un Certificado internacional de protección del buque después de que se haya llevado a cabo una verificación inicial o de renovación de conformidad con las disposiciones de la sección 19.1.

19.2.2 Dicho certificado será expedido o refrendado por la Administración o por una organización de seguridad reconocida que actúe en nombre de la Administración.

19.2.3 Un Gobierno Contratante podrá, a petición de la Administración, hacer que el buque sea sometido a una verificación y, si está satisfecho de que se cumplen las disposiciones del párrafo 19.1.1, expedirá o autorizará la expedición de un Certificado internacional de protección del buque y, cuando sea procedente, refrendará o autorizará el refrendo de dicho certificado para el buque, de conformidad con lo previsto en el presente Código.

19.2.3.1 Se transmitirá una copia del certificado y una copia del informe de la verificación tan pronto como sea posible a la Administración que los solicite.

19.2.3.2 El certificado que se expida incluirá una declaración de que se ha expedido a petición de la Administración y tendrá el mismo vigor y recibirá el mismo trato que el certificado expedido en virtud del párrafo 19.2.2.

19.2.4 El Certificado internacional de protección del buque se elaborará con arreglo a uno de los formularios modelo que figuran en el apéndice del presente Código. Si el idioma utilizado no es el español, ni el francés ni el inglés, el texto incluirá una traducción a uno de esos idiomas.

### **19.3 Duración y validez del certificado**

19.3.1 Se expedirá un Certificado internacional de protección del buque para un periodo especificado por la Administración, que no excederá de cinco años.

19.3.2 Cuando la verificación de renovación se concluya dentro de un plazo de tres meses antes de la fecha de vencimiento del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no exceda en más de cinco años la fecha de vencimiento del certificado existente.

19.3.2.1 Cuando la verificación de renovación se concluya después de la fecha de vencimiento del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se haya concluido la verificación de renovación hasta una fecha que no exceda en más de cinco años la fecha de vencimiento del certificado existente.

19.3.2.2 Cuando la verificación de renovación se concluya tres meses antes de la fecha de vencimiento del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no exceda en más de cinco años de la fecha en que se concluyó dicha verificación de renovación.

19.3.3 Si se expide un certificado para un periodo inferior a cinco años, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado más allá de la fecha de vencimiento hasta el periodo máximo especificado en el párrafo 19.3.1, a condición de que se lleven a cabo las verificaciones aplicables a que se hace referencia en el párrafo 19.1.1 prescritas para los casos en que el certificado se expida por un periodo de cinco años.

19.3.4 Si se ha concluido una verificación de renovación y no se puede expedir o depositar a bordo del buque el nuevo certificado antes de la fecha de vencimiento del certificado existente, la Administración o una organización de seguridad reconocida que actúe en nombre de la Administración podrá refrendar el certificado existente y dicho certificado se aceptará como válido durante un periodo ulterior, que no excederá de cinco meses, contados a partir de la fecha de vencimiento.

19.3.5 Si en el momento en que expira un certificado el buque no está en el puerto en que va a ser sometido a verificación, la Administración podrá prorrogar el periodo de validez del certificado, si bien esta prórroga sólo se concederá a los efectos de permitir que el buque concluya su viaje hasta el puerto en el que será sometido a verificación, y sólo en los casos en que parezca apropiado y razonable proceder de ese modo. No se prorrogará ningún certificado por más de tres meses, y el buque al que se haya concedido la prórroga no tendrá derecho, a su llegada al puerto en el que será sometido a verificación, a salir de ese puerto en virtud de esa prórroga sin tener un nuevo certificado. Cuando se concluya la verificación de renovación, el nuevo certificado será válido hasta una fecha que no exceda de cinco años contados a partir de la fecha de vencimiento del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

19.3.6 La Administración podrá prorrogar la validez de un certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos por un periodo de gracia de hasta un mes, contado desde la fecha de vencimiento indicada en el certificado, siempre que no

se hubiera ampliado previamente conforme a lo dispuesto en esta sección. Cuando se concluya la verificación de renovación, el nuevo certificado será válido hasta una fecha que no exceda de cinco años contados a partir de la fecha de vencimiento del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

19.3.7 Si se concluye una verificación intermedia antes del periodo especificado en el párrafo 19.1.1, entonces:

1 la fecha de vencimiento indicada en el certificado se enmendará mediante un refrendo a una fecha que no exceda más de tres años de la fecha en que se concluyó la verificación intermedia;

.2 la fecha de vencimiento no se modificará, a condición de que se lleven a cabo una o más verificaciones adicionales, de modo que no se excedan los intervalos máximos entre las verificaciones prescritas en el párrafo 19.1.1.

19.3.8 Un certificado expedido en virtud de lo prescrito en la sección 19.2 dejará de ser válido en cualquiera de los casos siguientes:

1 si no se concluyen las verificaciones pertinentes dentro de los periodos especificados en el párrafo 19.1.1;

.2 si el certificado no se refrenda de conformidad con lo prescrito en los párrafos 19.1.1.3 y 19.3.7.2, en caso de que sean aplicables;

.3 cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya sido explotado por esa compañía anteriormente; y

.4 si el buque se transfiere al pabellón de otro Estado.

19.3.9 En caso de que:

1 el buque se transfiera al pabellón de otro Gobierno Contratante, el Gobierno Contratante cuyo pabellón tenía anteriormente derecho a enarbolar el buque transmitirá, lo antes posible, a la Administración que se haga cargo del buque, copias del Certificado internacional de protección del buque, o toda la información relativa al mismo, que llevaba el buque antes de la transferencia, y copias de los informes de verificación disponibles, o

.2 una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque no haya gestionado previamente, la compañía anterior transmitirá, lo antes posible, a la compañía que se haga cargo del buque, copias de la información relativa al Certificado internacional de protección del buque y de toda la necesaria para facilitar las verificaciones descritas en la sección 19.4.2.

#### **19.4 Certificación provisional**

19.4.1 Los certificados especificados en la sección 19.2 se expedirán únicamente cuando la Administración que expida el certificado esté plenamente satisfecha de que el buque cumple lo prescrito en la sección 19.1. No obstante, después del 1 de julio de 2004, hasta que se expida el certificado a que se hace referencia en la sección 19.1, la Administración puede permitir que se expida un Certificado internacional de protección del buque provisional, que se ajuste al modelo que figura en el apéndice de esta Parte del Código, a los siguientes efectos:

.1 cuando el buque carezca de certificado en su fecha de entrega o antes de su entrada en servicio o su reincorporación;

.2 transferencia del buque del pabellón de un Gobierno Contratante al pabellón de otro Gobierno Contratante;

.3 transferencia del buque a un pabellón de un Gobierno Contratante procedente de un Estado que no sea un Gobierno Contratante; o

.4 cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya gestionado previamente;

19.4.2 Sólo se expedirá un Certificado internacional de protección del buque provisional cuando la Administración, o una organización de protección reconocida en su nombre haya verificado que:

1 se ha llevado a cabo la evaluación de la protección del buque prescrita en esta parte del Código;

.2 el buque lleva a bordo una copia de un plan de protección del buque que se ajuste a lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código, que se haya presentado para su examen y aprobación, y se esté implantando a bordo;

.3 se dispone a bordo de un sistema de alerta de protección del buque que se ajusta a lo prescrito en la regla XI-2/6, si procede;

.4 el oficial de la compañía para protección marítima:

1 ha garantizado que:

1 se ha comprobado que el plan de protección del buque cumple lo prescrito en esta parte del Código;

.2 el plan se ha presentado para su aprobación; y

.3 el plan se está implantando a bordo; y

.2 ha habilitado los medios necesarios, incluidos los relativos a prácticas, ejercicios y auditorías internas para cerciorarse de que el buque superará con éxito las verificaciones prescritas en la sección

19.1.1.1 en el plazo de seis meses;

.5 se han dado los pasos necesarios para llevar a cabo las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1.1;

.6 el capitán, el oficial de protección del buque y el resto del personal del buque con funciones específicas en materia de protección están familiarizados con sus tareas y responsabilidades, según se indican en esta parte del Código; y con las disposiciones del plan de protección del buque que se lleve a bordo; y esta información se les ha facilitado en el idioma de trabajo del personal del buque o en un idioma que entiendan; y

.7 el oficial de protección del buque cumple los requisitos estipulados en esta parte del Código.

19.4.3 La Administración, o una organización de protección reconocida autorizada a actuar en su nombre, podrá expedir un Certificado internacional de protección del buque provisional.

19.4.4 El Certificado internacional de protección del buque provisional será válido por un periodo de seis meses, o hasta que se expida el certificado prescrito en la sección 19.2, si esta fecha es anterior, y no podrá prorrogarse.

19.4.5 Ningún Gobierno Contratante permitirá que se expida consecutivamente más de un certificado internacional de protección del buque provisional a un buque si, en opinión de la Administración o de la organización de protección reconocida, uno de los objetivos del buque o de la compañía que solicite tal certificado es eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 y de esta parte del Código, transcurrido el periodo de validez del certificado provisional inicial especificado en la sección 19.4.4.

19.4.6 A los efectos de la regla XI-2/9, los Gobiernos Contratantes podrán asegurarse, antes de aceptar la validez de un certificado internacional de protección del buque provisional, de que se cumple lo prescrito en las secciones 19.4.2.4 a 19.4.2.6.

## **PARTE II MANEJO DEL RIESGO**

Es universalmente aceptado entre los profesionales de la protección que los principios del manejo del riesgo constituyen la herramienta más poderosa para analizar el nivel de riesgo presente y determinar estrategias de mitigación.

Como Sistema de Manejo del Riesgo podemos interpretar a un proceso comprendido por el análisis e inspección del riesgo, la evaluación y categorización del riesgo, la formulación de estrategias de mitigación, y la evaluación e implementación de esas estrategias, con el objeto de evitar un evento de consecuencias negativas para la vida humana, la salud pública, la propiedad o el medio ambiente. El sistema de manejo del riesgo fundamentalmente brinda información sobre la probabilidad y las consecuencias de un incidente de protección determinado.

En base a esta definición podemos establecer que el manejo del riesgo implicara a grandes rasgos el desarrollo del siguiente proceso:

1. Análisis e inspección del Riesgo.
2. Evaluación y Categorización del Riesgo.
3. Formulación de estrategias de mitigación.
4. Evaluación de las estrategias de mitigación.
5. Implementación de las medidas de protección.

Un incidente de protección es una acción que ocasiona muerte, heridas, pérdidas económicas, daño al medio ambiente o a la seguridad nacional.

Conceptualmente dentro de este esquema se define al **Riesgo** como la posibilidad de un resultado negativo originado en una incidente de protección, y para su

análisis de lo desglosa como el producto de la probabilidad y la consecuencia del evento. La **probabilidad** de ocurrencia de un evento, se define como la chance, o en algunos casos muy puntuales, la probabilidad matemática cierta de que un incidente de protección se produzca, para el análisis se la considera como el producto de la amenaza y la vulnerabilidad.

Entonces podemos decir que el riesgo es:

**Riesgo = Amenaza x Vulnerabilidad x Consecuencia.**

La **consecuencia** es el resultado secundario de una acción o decisión, desde el punto de vista de la protección es el costo económico debiéndose incluir a los costos indirectos, la pérdida de vidas o el daño que se produce en al activo que se debe proteger. La **amenaza** se define como la intención de daño.

La **vulnerabilidad** es una debilidad desde el punto de vista de la protección que puede ser explotada por un posible agresor.

#### Determinación de la Amenaza.

La segunda etapa es la determinación del amenaza presente. La determinación de la amenaza es la herramienta de decisión utilizada para evaluar la posibilidad de un ataque contra un activo a proteger, brindando un marco de referencia para la asignación de recursos y la determinación de procedimientos de protección. La amenaza debe ser evaluada sobre la base de dos factores:

1. Capacidad
2. Intención.

Sin embargo, si bien el análisis de la amenaza es una de las herramientas claves en todo sistema de manejo de riesgo, es reconocido también que la misma depende en gran medida de la información de inteligencia.

La información de inteligencia, aun cuando sea actualizada permanentemente, puede no capturar toda la información sobre las amenazas emergentes. No importa cuánto se conozca acerca de las potenciales amenazas, nunca se puede estar seguro si se las ha identificado a todas, o si la información sobre las amenazas que se han identificado es completa.

Por este motivo, el análisis de la amenaza por si solo no es considerado suficiente para soportar decisiones de protección.

Cuando se realiza el análisis de la amenaza, se debe guiar el planeamiento poniendo énfasis en los peores escenarios posible, pero siempre tomando en consideración escenarios que estén dentro de posibilidades reales, y como mínimo intenciones, habilidades y capacidades conocidas que han sido evidenciadas por eventos pasados y la información de inteligencia disponible.

#### **2. Investigación y Evaluación de las organizaciones o personas que constituyen una amenaza.**

Cuando en base a la información preliminar disponible se ha identificado una organización que podría constituir una amenaza potencial para un activo a proteger, se debe decidir si es necesario conducir una investigación y evaluación de la organización. Si una investigación y evaluación es abierta, se deben usar los medios de obtención de inteligencia para reunir mayor volumen de información acerca de la organización investigada con el objeto de determinar si la misma constituye una amenaza y en caso de constituirla cual es el nivel de la misma.

El objetivo de la investigación debe ser determinar si la organización posee los motivos y los medios para desarrollar un incidente de protección.

En el proceso de obtener inteligencia protectiva los investigadores deben basarse en dos principios básicos:

#### **3. Seguimiento de las actividades de las organizaciones o personas que constituyen una amenaza.**

Una vez que se ha obtenido suficiente información acerca de la organización que constituye una amenaza potencial, se debe realizar un análisis para determinar si la organización amerita que se asignen recursos para realizar el seguimiento de sus actividades. La agencia de inteligencia encargada del seguimiento de la amenaza deberá obtener información al menos con respecto a los siguientes puntos:

- ¿Cuáles son los motivos de la organización?

- ¿Cómo desarrollo la organización la decisión de pasar a las acciones ilícitas?
- ¿Cómo selecciona la organización sus blancos?
- ¿Con qué recursos económicos, humanos y tecnológicos cuenta?
- ¿Quiénes son sus líderes?
- ¿Cómo planean sus ataques?
- ¿Cuál es el contenido y el volumen de sus comunicaciones?
- ¿Cómo perciben las medidas de protección empleadas contra ellos?
- ¿Cuál es su percepción de la aceptabilidad en el sentido de las Operaciones Militares?

Esta información debe conducir a facilitar el diseño de escenarios de probables incidentes de protección en base a las capacidades, motivos, recursos, percepción de los modos de acción opuestos, aceptabilidad, etc. de la organización que constituye la amenaza.

### **LEY CRIMINAL INTERNACIONAL.**

El uso de una adecuada legislación criminal puede ayudar a reducir el terrorismo mediante diferentes maneras.

Por un lado apresar y encarcelar a un terrorista hace que el mismo se vea impedido de continuar cometiendo actos ilícitos o planificando ataques.

Por otra parte, la posibilidad cierta de terminar en prisión por su actuación terrorista puede llegar a ser un factor de disuasión al momento de reclutar nuevos terroristas. Aun cuando el factor de disuasión no sea suficiente, el hecho que la justicia los esté buscando a nivel internacional, hace que la actividades terroristas se tornen más complicadas debido a que el terrorista buscado debe ocultarse permanentemente. Por último, un proceso judicial publico contra un terrorista brinda el beneficio de lograr el apoyo de la opinión pública en la lucha contra el terrorismo al mismo tiempo de demostrar la determinación de las autoridades nacionales en la lucha contra el terrorismo, llegando en muchos casos a servir de aliciente a otros gobiernos para que hagan lo mismo.

### **CONTROLES FINANCIEROS**

El control financiero es uno de los aspectos claves en la lucha contra el terrorismo internacional, en Enero de 2000 se abrió a la firma un acuerdo multilateral para lograr identificar y congelar los activos de las organizaciones terroristas en todo el mundo, es la Convención sobre la Supresión del Financiamiento del Terrorismo.

Sin embargo los fondos de las organizaciones terroristas más importantes no circulan por los canales formales, sino que se mueven en un mercado informal tal como es el caso del sistema "Hawala".

#### Guía para la evaluación de la protección del buque.

La evaluación de la protección del buque es un elemento esencial e integral del proceso de elaboración y actualización del plan de protección del buque. El Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM) garantizará que las personas que realicen la evaluación de la protección del buque tengan la formación prevista en la parte "A" del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones de la Parte "B" del mismo y las que en particular la Prefectura dicte al respecto.

Una Organización de Protección Reconocida (OPR), puede llevar a cabo una evaluación de la protección de un determinado buque o buques. La evaluación de la protección del buque seguirá los lineamientos establecidos en el Código PBIP. La Compañía documentará, revisará, aceptará y conservará la evaluación de la protección del buque.

La evaluación de la protección del buque incluirá un reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección, que abarcarán, como mínimo, los siguientes elementos:

- a. Identificación de las medidas, procedimientos y actividades preexistentes relativas a la protección;
- b. Identificación y evaluación de las principales actividades a bordo del buque que es esencial proteger;



- c. Identificación de las posibles amenazas a las principales actividades a bordo del buque y la probabilidad de que ocurran, a fin de establecer medidas de protección y ordenarlas por orden de prioridad; y
- d. Identificación de los puntos débiles, incluido el factor humano, de la infraestructura, la normativa aplicable y los procedimientos vigentes.

### **EL PROCESO DE EVALUACIÓN.**

La Evaluación de la Protección del Buque (EPB) es una parte esencial e integral del proceso de desarrollo y actualización del Plan de Protección del Buque (PPB). El Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM) debe asegurar que la Evaluación de Protección del Buque se lleve a cabo en cada uno de los buques de la flota de la Compañía, aunque esto no significa que deba realizarla personalmente, sino que garantizará que quienes lleven a cabo la tarea tengan los conocimientos necesarios. Antes de comenzar la EPB, el OCPM puede aprovechar la información disponible sobre la evaluación de amenaza de los puertos en los cuales el buque recalará y de las instalaciones y sus medidas de protección. El OCPM, puede estudiar informes previos sobre necesidades de protección similares. Donde sea viable, el OCPM puede reunirse con las personas adecuadas en el buque y en la instalación para discutir el propósito y metodología de la evaluación. Las operaciones claves del buque que necesitan ser protegidas y deben ser evaluadas deben incluir como mínimo:

- a. Operaciones de carga y provisiones del buque;
- b. Navegación, espacios de máquinas y estaciones de gobierno; y
- c. Seguridad de la tripulación y los pasajeros.

La Evaluación de la Protección del Buque incluye dos grandes etapas:

1. La evaluación del buque en base a la información obtenida por el OCPM.
2. Una inspección de protección in situ.

La Evaluación de la Protección y la inspección de protección “in situ” deben ser documentadas y guardadas por el Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM).

#### **1. Evaluación del buque en base a la información obtenida por el OCPM.**

Este es un proceso a realizar fundamentalmente en la oficina en donde el OCPM o una OPR debe obtener, registrar y evaluar la información requerida para la evaluación, incluyendo:

- a. El plano general del buque;
- b. La ubicación de áreas que deberían tener acceso restringido, como el puente, la sala de máquinas, cuarto de radio, espacios de aparatos de gobierno, etc.;
- c. La ubicación y función de cada punto de acceso al buque potencial y real;
- d. La ubicación de áreas potencialmente convenientes para polizones u otro personal ilegalmente a bordo del buque;
- e. La disposición de la cubierta expuesta incluyendo la medida de la altura de la cubierta sobre el agua y la altura desde el muelle a diferentes niveles de marea y a diferentes niveles de carga; cuando el buque se encuentre ubicado en una instalación portuaria;
- f. Los espacios de carga y la disposición de las provisiones;
- g. La ubicación donde se almacenan las provisiones y el equipo esencial de mantenimiento;
- h. El equipo de emergencia y stand-by disponible para mantener los servicios esenciales;
- i. Número, responsabilidad, y funciones de protección de la tripulación del buque;
- j. Equipo de protección y de seguridad existentes para la protección de pasajeros y tripulación;
- k. Rutas de evacuación y puntos de encuentro de los pasajeros que garantizan una evacuación segura y ordenada del buque;
- l. Acuerdos existentes con compañías de seguridad privadas que ofrezcan servicios de protección al buque / o a la instalación portuaria donde éste opere, en todos los niveles de protección; y
- m. Medidas y procedimientos de protección vigentes, incluyendo inspección, equipo de monitoreo y control, documentos personales de identidad,

comunicaciones, alarma, iluminación, control de acceso, y otros sistemas adecuados.

Una vez obtenida toda esta información se debe confrontar su efecto sobre:

- a. Las medidas, procedimientos y operaciones de protección y respuesta;
- b. Las operaciones claves del buque, incluyendo las áreas sensibles que deberían ser designadas áreas restringidas;
- c. Las posibles amenazas al buque y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer y priorizar medidas de protección; y
- d. Las debilidades o vulnerabilidades en el buque, incluyendo factores humanos en la infraestructura, las políticas y los procedimientos.

## **2. Inspección de protección in situ.**

Una vez realizada la evaluación de la información listada en el punto anterior, se debe concurrir al buque a los efectos de asegurarse que las medidas, procedimientos y operaciones de protección de cada buque, son examinadas y evaluadas para determinar su real performance y que se ajustan a lo efectivamente listado en los planes y procedimientos escritos.

En síntesis la inspección in situ debe:

- a. Asegurar el cumplimiento de todas las tareas inherentes a la protección;
- b. Evaluar cómo se monitorean las áreas restringidas para asegurar que sólo el personal autorizado tenga acceso;
- c. Evaluar cómo se controla el acceso al buque;
- d. Evaluar cómo se monitorean las áreas de cubierta y las que rodean al buque;
- e. Evaluar cómo se controla el embarque de personas y sus efectos (equipaje acompañado y no acompañado y efectos personales de la tripulación);
- f. Evaluar cómo se supervisa el manejo de la carga y la carga de combustible para consumo y los lugares de almacenaje del buque; y
- g. Cerciorarse de que la comunicación, información, y equipos específicos de protección del puerto se encuentren disponibles.
- h. Evaluar el buque para identificar cada punto de acceso, incluyendo las cubiertas expuestas y su potencial uso por parte de individuos que podrían estar involucrados en actos ilegales. Esto incluye individuos que tengan acceso autorizado como así también aquellos que intenten ingresar en forma indebida.
- i. Evaluar la frecuencia y efectividad de las patrullas de protección;
- j. Evaluar el control en materia de protección en los puntos claves y otros sistemas de control de acceso;
- k. Evaluar los sistemas y procedimientos para las comunicaciones relacionadas con la protección;
- l. Inspeccionar que la ubicación de las puertas, barreras, iluminación de protección y equipo de vigilancia, si se encuentra instalado, coincide con lo informado en los planos.
- m. Evaluar la capacidad de supervisión de la tripulación, vendedores, técnicos de mantenimiento, trabajadores portuarios, etc., que accedan al buque;

Las medidas, procedimientos y operaciones de protección deben ser examinados y evaluados bajo condiciones de emergencia, incluyendo posibles vulnerabilidades no específicas por conflictos durante los procedimientos de respuesta a acaecimientos de protección, incendio, u otras emergencias.

La identificación de vulnerabilidades no específicas puede además incluir:

1. Políticas conflictivas entre las medidas de protección y las de seguridad de la navegación;
2. Asignaciones conflictivas de obligaciones relativas a la protección y las inherentes al buque;
3. Limitaciones en la dotación para el cumplimiento de las guardias, que derivan en fatiga de la tripulación y en pérdida del estado de alerta;
4. Deficiencias en la capacitación.

## **EL PROCESO DE LA EVALUACION DEL RIESGO. PRIMER PASO: DISEÑO DE ESCENARIOS**

Los escenarios, en general, son imágenes de la realidad obtenidas a partir de las diferentes posibilidades de evolución de las variables presentes que sean

escogidas, conforme al análisis realizado de la situación nacional, regional e internacional.

La idea central del concepto es abarcar todos los hechos, circunstancias y contingencias que componen la situación general en una determinada oportunidad, de tal manera que sirva para adoptar decisiones sobre el empleo de los medios humanos y materiales.

La construcción de un escenario es una hipótesis que permite imaginar eventos de toda naturaleza (políticos, económicos, sociales, policiales etc), consignados con el propósito descentrar la atención en procesos causales y los problemas que ellos originan, para adoptar estrategias de mitigación luego de evaluar todas las alternativas y escoger la solución más apta, factible y aceptable en función de la magnitud, calidad y posibilidades de protección.

El proceso para determinar un escenario normalmente incluye la:

- a. determinación de intereses (propios y ajenos).
- b. determinación de obstáculos, existentes o potenciales, que afecten la consecución de los objetivos, previamente definidos, explicitados y aceptados.
- c. relación de intereses antagónicos, intereses contrapuestos y relación de cooperación entre los actores.
- d. atribución de poder, dosificación de medios y establecimiento de fuerzas, de acuerdo a la alternativa seleccionada.
- e. determinación de los sistemas de alianzas, que pendularán entre la cooperación y la competencia.

El concepto de escenario contiene al concepto de "hipótesis de conflicto".

Sin embargo el término escenario es más amplio, multidisciplinario y sistémico, resulta más preciso y adecuado su uso para iniciar cualquier análisis de situación y su correspondiente planeamiento.

A los efectos de colaborar en la elaboración de escenarios, mundialmente podemos tomar en consideración como parte del escenario global las siguientes circunstancias.

- Difusión del poder mundial, no obstante la supremacía de los Estados Unidos, de hecho la supremacía del poder de los Estados Unidos se ha producido por la difusión del poder restante y no merced a un crecimiento relevante del propio poder.
  - Alianzas conformadas principalmente en relación con los intereses de las partes y no a principios ideológicos.
  - Creciente influencia de organizaciones no estatales y de organismos internacionales que actúan principalmente a través de –y sustentados por– los medios de difusión masiva de alcance cada vez más global.
  - Persistencia y hasta resurgimiento de los conflictos interestatales tradicionales y otros generados por nuevos factores de desestabilización y tendencias disociadoras que responden a diversas causas (étnicas, raciales, religiosas, nacionalismos y xenofobias, la problemática del medio ambiente, el ensanchamiento de la brecha entre ricos y pobres, terrorismo, narcotráfico migraciones masivas etc.)
  - Globalización económica que tiende a organizar el mundo en una unidad de actividad única coordinada y centralizadamente dirigida por medios financieros conformando bloques geo-económicos con un alto grado de competencia entre ellos.
  - Reafirmación de identidades nacionales, que en muchos casos implica la fragmentación política de organismos políticos preexistentes.
  - Dinámica del avance tecnológico al servicio de la información y las comunicaciones.
- Persistencia de la brecha que separa aquellos estados o empresas que están en capacidad de invertir grandes sumas de dinero en investigación y desarrollo I+D y en el acceso a tecnología de punta, de aquellos que históricamente han quedado relegados del proceso.
- Proliferación de armas de destrucción masiva, su tenencia se convierte en un factor de perturbación. al posibilitar que actores con un peso internacional relativo, estados decadentes y/o inestables, e incluso corporaciones armadas de distinto tipo sean
  - Incidencia de los medios de comunicación social que como consecuencia del avance tecnológico en materia de comunicaciones han logrado un

acortamiento de los tiempos y las distancias, asimismo juegan un rol fundamental en los procesos de transculturización.

□ El avance de la globalización continúa poniendo de manifiesto la inexistencia o insuficiencia e regulaciones y normas multilaterales sobre temas que eran de control exclusivo de los estados o del empresariado nacional o multinacional, como la preservación ambiental, las normas laborales y la corrupción.

Sin embargo, las diferentes regulaciones en materia de Protección Marítima brindan escenarios mínimos a evaluar los cuales incluyen las amenazas posibles a operaciones claves del buque tales como el Listado de Escenarios mínimos regulados por la O.M. 04/03 de la PNA que se da a continuación:

### **Incidente**

#### **Ingreso por la fuerza y/o toma de control del buque**

Objeto del Incidente

- a. Dañar / destruir el buque con explosivos.
- b. Dañar / destruir el buque mediante operaciones / actos premeditados.
- c. Crear un incidente peligroso o de contaminación sin destruir el buque.
- d. Tomar rehenes / muerte, lesiones personales.
- e. Tomar el control de la carga con fines de robo.
- f. Utilizar el buque como herramienta para un acto ilícito.

### **Incidente**

#### **Ataque externo al buque**

Objeto del Incidente

- a. Movilizar explosivos en las adyacencias.
  - Por la banda del buque, en el agua.
  - Desde la costa.
  - Debajo de la superficie.
- b. Atacando un blanco estático:
  - Con un buque.
  - Con un vehículo desde tierra.
- c. Lanzar o disparar armas desde cierta distancia.

### **Incidente**

#### **Utilizar el buque como medio para transferir**

Objeto del Incidente

- a. Materiales, a ser usados como armas hacia el país o fuera de él.
- b. Personas hacia el país o fuera de él.

### **Incidente**

#### **Utilizar el buque como medio para**

Objeto del Incidente

- a. Efectuar actividades ilícitas tales como: contrabando, tráfico de drogas,
- b. Polizones, inmigración clandestina u otros actos ilegales.

## **SEGUNDO PASO: ANÁLISIS DE LA CONSECUENCIA.**

Cada incidente potencial debe ser evaluado en términos de las consecuencias del ataque. En el análisis del nivel de consecuencia están incluidos como mínimo tres componentes:

1. Muertos y heridos graves.
2. Impacto económico.
3. Impacto ambiental.

Aunque también puede ser conveniente evaluar además los efectos del incidente sobre:

1. Efectos en la defensa nacional.
2. Efecto Simbólico el incidente.

Para cada incidente de protección se debe evaluar el nivel o "la calificación" adecuada de la consecuencias potenciales.

En la tabla siguiente se ofrecen los criterios de calificación establecidos por la Prefectura Naval Argentina con sus referencias; se pretende que estas calificaciones constituyan amplias estimaciones relativas.

La "calificación adecuada" se basa en la utilización del componente de la consecuencia que resulta con la calificación más elevada. Por ejemplo: si muertos y heridos e impacto económico resultan con una calificación moderada o "1" pero el impacto ambiental resulta en importante o "2", entonces al nivel general de consecuencia se le asignaría un "2". No es necesario un cálculo preciso de estos elementos.

CONSECUENCIA	Si el impacto pudiera ser:
3	CATASTRÓFICO: Numerosas pérdidas de vidas y heridos, impacto económico a nivel nacional o muy larga duración, destrucción completa de muchos componentes del ecosistema en un área extensa.
2	IMPORTANTE: Múltiples pérdidas de vida y heridos, importante impacto económico regional, daño a largo plazo de una porción del ecosistema.
1	MODERADO: Poca o ninguna pérdida de vidas o heridos, impacto económico mínimo, o algún daño ambiental.

### TERCER PASO: DETERMINACIÓN DE LA VULNERABILIDAD.

Para la evaluación inicial de la vulnerabilidad se consideraron únicamente, las estrategias y medidas de protección existentes y que efectivamente se estaban aplicando al momento de llevarse a cabo la evaluación.

En la tabla se observa el puntaje, los criterios de vulnerabilidad y ejemplos de referencia. Se evaluó cada potencial incidente estudiado en los pasos anteriores para lograr un puntaje respecto de la protección orgánica y la accesibilidad.

Posteriormente, el resultado para cada uno de estos elementos se sumo para obtener el puntaje total de vulnerabilidad. Dicha cifra se ha usado como *puntaje de vulnerabilidad* al evaluar cada incidente potencial en el próximo paso.

#### Puntaje de Vulnerabilidad.

Accesibilidad	Puntaje	Protección Orgánica	Puntaje
Sin disuasivos (ingreso irrestricto al buque y movimiento interno sin restricciones, buques de escaso francobordo, salientes del casco que permitan el acceso, cadenas del ancla que sirvan de escala y fácil acceso por el escobén).	3	No hay capacidad de disuasión suficiente (por ejemplo: no hay plan, ni guardias, ni comunicaciones de emergencia, no hay disponible auxilio externo de fuerzas de seguridad que colaboren para una oportuna prevención, ni capacidad de detección).	3
Buena capacidad de	2	Capacidad de disuasión	2

disuasión (El francobordo no facilita el acceso, los salientes del casco no son totalmente aptos para acceder, no hay cadenas o cables adecuados).		bueno (por ejemplo, existe un plan de protección mínima, hay algunos elementos de comunicación, se cuenta con personal de seguridad con capacidad limitada respecto de la protección del buque, existen fuerzas de seguridad que aplican preventivamente las normas vigentes, hay sistemas de detección limitados).	
Excelente disuasión (El francobordo imposibilita el acceso y el buque tiene barreras físicas para el acceso desde el muelle o desde el agua).	1	Excelente capacidad de disuasión planeada específicamente para evitar ataques; (se cuenta con elementos adicionales de protección disimulados, no visibles o aparentes).	1
<b>ÍNDICE DE VULNERABILIDAD</b>		Sumatoria del parcial de accesibilidad y parcial de protección orgánica (Para cada incidente potencial).	

**CUARTO PASO: ESTABLECER LAS ESTRATEGIAS DE MITIGACION.**

Se han determinado aquellos incidentes potenciales que afecten a la protección para los cuales podría resultar necesario poner en práctica estrategias de mitigación. Esto se logra analizando el escenario, sobre la base del nivel de consecuencia y el puntaje de la evaluación de vulnerabilidad.

Para ello se podría utilizar una tabla como la siguiente:

<b>Paso 1</b>	<b>Paso 2</b>	<b>Paso 3 Puntaje de Vulnerabilidad</b>	<b>Paso 4 Estrategia de Mitigación</b>
Escenario	Consecuencia	Accesibilidad + Orgánica	

Las categorías de mitigación son las que se mencionan en el “Definiciones”, tales como

- Mitigar.
- Considerar.
- Documentar.

<b>Matriz de Vulnerabilidad y Consecuencia.</b>		<b>Vulnerabilidad</b>		
		<b>2</b>	<b>3-4</b>	<b>5-6</b>
<b>Consecuencia</b>	3	Considerar	Mitigar	Mitigar
	2	Documentar	Considerar	Mitigar
	1	Documentar	Documentar	Considerar

**QUINTO PASO: ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD Y FACTIBILIDAD.**

Una vez seleccionadas las medidas de protección se han tenido en cuenta dos factores, efectividad y viabilidad, a ser considerados al determinar si una medida de protección ha de ser implementada.

Una estrategia se podrá considerar **efectiva** si su aplicación reduce la categoría de mitigación (por ejemplo, de **mitigar** a **considerar**). Se podrá considerar que una estrategia es parcialmente eficaz si disminuye el puntaje global de vulnerabilidad cuando se aplica por sí misma o con una o más estrategias adicionales. Por ejemplo, si una estrategia de mitigación hace descender el puntaje de vulnerabilidad de "5-6" a "3-4" mientras que el puntaje de gravedad permanece en "3" y la categoría de mitigación se queda en "mitigar".

Una estrategia se podrá considerar **factible** si se la puede poner en práctica con pocas consecuencias operativas o de empleo de recursos respecto de la posible reducción de la vulnerabilidad. Una estrategia podrá ser **parcialmente factible** si su aplicación exige cambios o recursos significativos en relación con la probable disminución de la vulnerabilidad. Podrá resultar **no factible** si su puesta en práctica es sumamente problemática o si su costo resulta prohibitivo.

Se ha tenido en cuenta además que algunas estrategias deben desplegarse en coincidencia con los distintos niveles de amenazas de protección establecidos por el Código PBIP. La viabilidad de una estrategia de mitigación podrá variar sobre la base del nivel de protección. Por lo tanto, ciertas estrategias tal vez no estén justificadas en el Nivel 1, sino en los niveles 2 o 3. Por ejemplo, usar buzos para inspeccionar las estructuras sumergidas de los muelles y los buques podrá resultar innecesario en el nivel 1, pero podrá ser apropiado si existe una amenaza específica y/o un aumento del nivel de protección.

A los efectos de la evaluación de efectividad y factibilidad se podría utilizar la siguiente tabla:

Efectiva			Factible			Se aplicara en nivel de riesgo			Será aplicada	
SI	Parcial	NO	SI	Parcial	NO	1	2	3	SI	NO

**SEXTO PASO: MÉTODOS PARA LA PUESTA EN PRÁCTICA.**

El verdadero valor de la evaluación se visualiza una vez que se implementan las estrategias de mitigación (medidas de protección) para reducir vulnerabilidades, en aquellos incidentes que se ha determinado afectan a la protección.

El fin perseguido es reducir el riesgo asociado con el incidente potencial identificado, de modo que el resultado final de la fórmula de RIESGO permanezca dentro de los valores compatibles con el nivel de protección deseado.

Como guía durante la evaluación, se puede utilizar la tabla que figura a continuación.

HOJA DE TRABAJO PARA LA PUESTA EN PRÁCTICA DE LAS ESTRATEGIAS DE MITIGACIÓN				
1	2	3	4	5
Medidas de protección	Escenarios que se ven afectados por la medida	Consecuencia (se mantiene igual)	Nuevo puntaje de vulnerabilidad Accesibilidad + protección	Nuevos resultados de la mitigación

			orgánica = puntaje total de protección	
--	--	--	--	--

Se analizan y diseñan las estrategias de mitigación (medidas de protección) y se las registra en la primera columna de la Tabla.

De acuerdo con los escenarios potenciales que afectan la protección, se han detallado todos aquellos que se verían afectados por la estrategia de mitigación seleccionada.

El nivel de consecuencia permanece invariable, tal como se determinó para cada incidente.

Se vuelven a evaluar los puntajes de vulnerabilidad para cada elemento, teniendo en consideración la estrategia de mitigación para cada incidente.

Con el nivel de gravedad y el nuevo puntaje total de vulnerabilidad, se ha usado nuevamente la Tabla del paso cuatro para definir las nuevas estrategias de mitigación.

El proceso se repite hasta que todos los escenarios han sido mitigados.

Medidas de Protección a Implementar en Buques y Terminales.

Es un principio ampliamente reconocido que la protección absoluta no es ni teórica ni prácticamente posible, por lo tanto todo plan de protección apunta a reducir el nivel de riesgo.

Las medidas de protección o protección a adoptar en un buque o terminal portuaria deberían mantener un equilibrio entre el nivel de protección adecuado para afrontar la amenaza y la necesidad de facilitar las operaciones.

Zona Segura y Zona No Segura.

Lo primero que debe establecerse es la separación entre las zonas seguras y no seguras, la experiencia ha demostrado que uno de los aspectos fundamentales en todo plan de protección es separar las zonas en donde se encuentran personas o mercaderías sin identificar o registrar de las zonas en donde ya se ha efectuado la identificación y registro.

Bajo ningún punto de vista se debería permitir que carga, provisiones o personas que ya han sido inspeccionadas y registradas puedan tener contacto con las que no lo han sido.

Puntos de Acceso.

El número de puntos de acceso debe ser el mínimo compatible con la eficiencia de las operaciones y deberían diseñarse de modo que puedan cerrarse y asegurarse completamente si las circunstancias así lo exigieran.

Los puntos de acceso no están limitados a los que habitualmente se utilizan, puesto que deberían considerarse puntos de acceso a todos los medios de acceso al buque, considerando por ejemplo rampas, portas de casco, ojos de buque abiertos, cabos de amarre, grúas, cadena de anclas, etc. estableciéndose medios para impedir la entrada no autorizada, vigilándolos o controlándolos de algún modo.

En los puntos de acceso destinados al ingreso o egreso de personal o carga debería establecerse un punto de control.

Los puntos de control son los espacios destinados a la identificación, inspección y registro de personas, carga y provisiones.

Los puntos de control deberían ser de dimensiones que proporcionen el espacio suficiente para el personal de control, los agentes de mantenimiento de orden cuando los haya, el equipo de protección, las mesas de inspección y una zona de cacheo de personas si se juzga necesario.



En todo puesto de control peatonal, el ancho del pasillo solo debería permitir el acceso de una persona a la vez, para reducir la posibilidad de que se abra paso a través del puesto alguien que intente burlar las inspecciones de protección.

Los puntos de control apuntan a lograr el objetivo básico de impedir o disuadir la introducción de armas de fuego y otro tipo de armas o artefactos peligrosos a bordo o en las terminales portuarias, al mismo tiempo de asegurarse que mediante un procedimiento de identificación y control de acceso todo posible terrorista que intente acceder a un buque o terminal sea descubierto.

Un elemento básico con el que debe contar todo punto de control son los medios de comunicación con el centro de operaciones de protección de la terminal o la estación local de agentes de mantenimiento del orden público. Los puntos de control también podrían estar equipados con alarmas acústicas y visuales, con las que el personal del punto de control pueda pedir ayuda cuando sea necesario.

Otro elemento básico en todo punto de control es la disponibilidad oportuna y en tiempo de agentes de mantenimiento del orden, estos agentes deberían estar armados e investidos de atribuciones legales suficientes como para abrir fuego a modo de respuesta ante actividades criminales de delincuentes armados.

Los agentes de mantenimiento del orden deberían estar apostados en un lugar que les permita reaccionar en un tiempo de respuesta adecuado conforme al nivel de amenaza presente.

#### Identificación y Acceso de Personas

Cada terminal o compañía debe establecer un sistema y un procedimiento de identificación.

Este procedimiento debería contemplar al menos los siguientes principios:

1. Todas las tarjetas de identificación de una terminal o empresa naviera deberían ser expedida dentro de lo posible por un solo organismo.
2. Todas las tarjetas de identificación deberían estar normalizadas e indicar datos de importancia tales como nombre, lugares de acceso autorizado, etc.
3. Aquellas personas que tengan necesidad de ingresar con regularidad a áreas restringidas deberían poseer un tipo de identificación diferente al resto del personal.
4. Las tarjetas de identificación que permiten el acceso a áreas restringidas dentro de lo posible deberían contar con una foto como parte integral de la tarjeta.
5. Las tarjetas de identificación deberían indicar con el mayor grado de precisión posible a donde permiten el acceso.
6. No debería darse una tarjeta de identificación a personal ajeno a la compañía o terminal, salvo en casos que justifiquen la excepción a la regla y siempre basándose en las necesidades del individuo y no en su título o posición dentro de otra organización.
7. Siempre debería hacerse una comprobación muy rigurosa de todos los individuos antes de otorgar una tarjeta de identificación.
8. Dentro de lo posible debería evitarse el uso de diferentes sistemas de identificación dentro de una misma terminal aun cuando dentro de la misma convivan diferentes empresas y organismos, puesto que ello presentaría serias dificultades al personal de protección al momento de proceder a la identificación.
9. Todas las tarjetas de identificación deberían comprobarse y verificarse por lo menos una vez por año. Para esos fines no solamente deberían comprobarse las tarjetas de identificación con las personas a las que fueron emitidas, sino que deberían examinarse cuidadosamente para descubrir posibles falsificaciones.
10. El Oficial de Protección de la Terminal o el Buque debería poder emitir un pase de identificación de corto tiempo de validez a cada invitado, proveedor, técnico, profesional, etc que deba ingresar a la terminal o el buque.
11. Es inevitable que de vez en cuando las tarjetas de identificación o pases se extravíen y que algunas personas que dejan de trabajar en la empresa o la terminal no devuelvan las tarjetas de identificación. Por este motivo las tarjetas de identificación deberían tener una validez definida, que en ningún caso debería

superar el año, y además debería establecerse un procedimiento de notificación ante la desaparición de tarjetas de identificación.

12. Para impedir la sustitución de la fotografía en la tarjeta de identificación debería implementarse algún método de sellado de la misma.

### **Control Automático de Acceso.**

El control automático de acceso permite sustituir al personal de guardia en el punto de control por sistemas completamente automáticos de apertura y de cierre, la utilización de estos sistemas permite dedicar personal de guardia en puestos fijos a tareas de vigilancia dinámica.

**Inspección y Registro.**

La primer medida a adoptar para la inspección y registro tanto de carga, provisiones o personas es establecer un procedimiento documentado de inspección y registro en donde como mínimo deberían establecerse claramente cuáles serán los métodos que se utilizaran

para el registro, los límites admitidos, la frecuencia de la inspección y el registro, las medidas que se adoptaran con las personas que se nieguen a ser registradas, los parámetros que determinaran que determinados objetos o personas sean registrados con mayor atención.

La inspección y el registro deben realizarse teniendo en cuenta la amenaza presente, pero al mismo tiempo debería no entorpecer las operaciones normales de embarque de personas o mercaderías, debido a esto el sistema de inspección y registro que se utilice debería contemplar no producir puntos de embotellamiento en las operaciones.

Normalmente, se utilizaran medios de inspección no intrusiva, tales como detectores de metales rayos X, rayos gamma y detectores de explosivos, perros entrenados, etc, pero cuando se tenga motivos suficientes para sospechar del contenido de un bulto se deberá proceder a la inspección manual.

#### Dispositivos de inspección y registro.

Cuando se deba seleccionar un dispositivo eléctrico o electrónico de protección debe exigirse el cumplimiento de determinadas especificaciones mínimas, a los efectos que el dispositivo sirva a los fines deseados y por otra parte debe requerirse que el equipo forme parte de la producción actual del proveedor del mismo, con el fin de asegurarse la debida provisión de servicios y repuestos.

Otro factor de vital importancia al momento de seleccionar un equipo de protección es la diversidad de condiciones ambientales en que el mismo va a trabajar según la parte del buque o terminal portuaria en que vaya a instalarse.

Los dispositivos eléctricos y electrónicos de protección son de gran sensibilidad, por este motivo es fundamental que los mismos sean instalados por técnicos competentes y que estos efectúen periódicamente los ajustes necesarios.

Debería establecerse un programa estricto de mantenimiento preventivo de los mismos.

Es práctica habitual en el mercado de la protección la publicación de folletos que describen en líneas generales y con grandes alabanzas las ventajas de los diversos tipos de equipos de protección, por lo tanto es preciso tomar precauciones y dejar la selección de equipos de protección únicamente a expertos en el tema.

Los equipos de protección que de forma más común se utilizaran en terminales portuarias y buques generalmente serán:

1. Detectores de metales.
2. Aparatos de Rayos X y Rayos Gama
3. Detectores de explosivos.
4. Detectores de radiación.

Debido a la diversidad y variedad de equipos existentes en el mercado solo se brindara una noción de sus principios de funcionamiento.

### Detectores de metales.

Los detectores de metales se subdividen en pasivos y activos.

Los detectores pasivos se conocen como Magnetómetros y se activan solamente en presencia de materiales magnéticos tales como el hierro y la mayoría de los aceros.

Los detectores activos se activan en presencia de toda clase de metales independientemente de sus propiedades magnéticas.

Debido a que los efectos de la protección física solo deberían usarse detectores activos, solamente enunciaremos los principios de funcionamiento de los detectores activos, siendo los mismos:

1. **Sistema de espira inductiva:** Estos dispositivos detectan a través de la creación de un campo eléctrico mediante una espira inductiva. Sin embargo presentan ciertas limitaciones debido a que son más propensos a detectar solamente metales con un alto contenido férrico cuando los mismos se encuentran en una zona llamada zona muerta que coincide con el centro del campo eléctrico. Además este sistema al basarse en una inducción eléctrica es muy susceptible a sufrir interferencias debido a otros campos magnéticos inducidos por líneas de transmisión eléctrica, motores eléctricos y otros equipos eléctricos.

### **EQUIPOS DE DETECCIÓN DE EXPLOSIVOS.**

El objetivo de los equipos de detección de explosivos es, como su nombre lo indica, detectar cierto tipo y cantidades de materiales explosivos con:

1. Un elevado nivel de detección.
2. Un bajo número de falsas alarmas.
3. Una velocidad de detección que lo haga práctico para el uso que se pretende darle. Los explosivos, según su composición química pueden dividirse en dos grandes grupos:

1. **EXPLOSIVOS ORGANICOS:** Compuestos principalmente por hidrógeno, carbono, nitrógeno y oxígeno.

2. **EXPLOSIVOS PLÁSTICOS:** Compuestos generalmente por elementos de baja presión de vapor.

### **Tecnologías de Detección de Explosivos**

Las tecnologías existentes en la detección de explosivos se basan en sensar de manera remota las propiedades químicas o físicas de los explosivos, para determinar si el objeto inspeccionado contiene o no contiene explosivos.

Las más comunes en el mercado son:

#### **1. Detección por análisis de densidad.**

La detección por análisis de densidad se basa en explotar el alto contenido de oxígeno e hidrógeno en los explosivos orgánicos, motivo por el cual se puede llegar a determinar mediante un análisis de la densidad, la presencia o no de explosivos.

El tamaño, la forma y la densidad de los objetos se analizan automáticamente mediante software y se compara la información obtenida sobre una base de datos en la que han sido previamente cargadas las características de determinados tipos de explosivos.

Este análisis se realiza por dos métodos:

Limitaciones a la Detección de Explosivos.

La detección de explosivos es uno de los problemas más complejos con los cuales se enfrentan los expertos en protección, debido a que todos los sistemas utilizados tienen limitaciones en cuanto a las condiciones de operación como a los tipos y cantidad de explosivos que son capaces de detectar.

Ningún sistema único brinda seguridad con respecto a la detección de explosivos, por lo tanto debería utilizarse una combinación de sistemas en función del nivel de amenaza presente.

Los explosivos orgánicos como la dinamita (TNT), son muy factibles de detectar por su alto contenido de oxígeno, carbono y nitrógeno lo que les da una elevada presión de vapor y una densidad muy característica, sin embargo no ocurre lo mismo con los explosivos plásticos tales como el C-4.

Por otra parte también los explosivos orgánicos escondidos, en ciertas ocasiones son difíciles de detectar mediante un análisis de vapores, ya que los vapores tienden a adherirse al contenido y al interior de los paquetes o bultos que los ocultan, motivo por el cual es difícil obtener suficiente cantidad de vapores como para que el análisis sea exacto.

El análisis de densidad con rayos X a veces no detecta explosivos orgánicos o los confunde dando falsas alarmas con otros elementos de similar densidad como son por ejemplo la pasta dental, champú o lana. Por otra parte los cables de los artefactos explosivos al ser normalmente de aluminio son muy difíciles de ver con rayos X.

Por otra parte se presenta además el problema de los explosivos plásticos, este tipo de explosivos es indetectable a no ser que sean marcados de manera intencional, el marcado de los explosivos plásticos está regido por la convención de Montreal de 1991, y obliga a los estados que fabrican explosivos plásticos a macarlos con agentes de detección que permitan la captura de electrones en un procedimiento de detección.

Sin embargo, esta obligación de marcado no se aplica a los explosivos fabricados para uso militar, por lo tanto no es poco frecuente que explosivos plásticos indetectables de procedencia militar sean robados o comercializados de manera ilegal por funcionarios o militares corruptos y caigan en manos de las organizaciones terroristas.

Por este motivo es que el método más común de atentado por parte de una organización terrorista es mediante explosivos, pues debido a estas limitaciones se está logrando una alta probabilidad de que el "Arma" dentro del entorno táctico de las operaciones terroristas este presente con baja probabilidad de detección.

### Amenaza de Bomba.

Todas las amenazas de bomba deben tomarse seriamente.

La persona que recibe una amenaza de bomba **mediante una persona** debería:

- a. Requerir inmediato auxilio de personal de seguridad.
- b. Continuar vigilando al sujeto hasta que arribe personal de seguridad.
- c. Si la persona abandona el sitio poner atención al medio de transporte empleado.
- d. Nunca intentar detener a la persona que realizó la amenaza.

La persona que recibe una amenaza de bomba **por vía telefónica** debería:

Hacer hablar al sujeto tratando de grabar o en su defecto anotar lo hablado con preguntas tales como:

- ¿Que espera lograr dañando el buque o el puerto?
- ¿A qué agrupación política pertenece?
- ¿Tiene usted familia?
- ¿Qué pensaría su familia si saben lo que ha hecho?
- ¿Por qué ha elegido esta forma de expresar sus sentimientos?

Para determinar:

#### **Características de la voz**

Fuerte / Ronca / Aguda / Suave / Profunda.

#### **Ruido de fondo**

Música / Animales / Silencio / Voces / Trenes / Aviones / Etc.

#### **Dicción**

Rápida / Tartamudeando / Lenta / Nasal / Clara / Confusa / Desfigurada.

#### **Acento**

Local / No Local / Extranjero / Regional / Etc.

#### **Modos**

Irritado / Coherente / Emocional / Incoherente / Borracho / Riéndose / Etc.

### Búsqueda de Explosivos Abordo.

El capitán en coordinación con el Oficial de protección del Buque iniciaran una búsqueda rápida del artefacto explosivo, en caso de no localizarlo con la búsqueda rápida se procederá a una búsqueda más exhaustiva.

Los espacios inspeccionados deben ser debidamente marcados como ya inspeccionados y esterilizados.

Cuando se realice una búsqueda de artefactos explosivos se deberá prestar especial atención a todo lo que es nuevo o inusual en el buque, por lo tanto las personas que realicen la búsqueda deberán estar familiarizadas con el lugar a inspeccionar. Especial atención se debe prestar a la presencia de:

- Pedazos de cinta autoadhesiva.
- Virutas o polvo.
- Trozos de cables eléctricos.
- Trozos de Hilo de nylon.

Se debe verificar si en los días pasados se han reportado casos de personas no autorizadas que han abordado o tratado de abordar el buque.

Toda circunstancia extraña debe ser reportada inmediatamente el puente o a la estación de control de la búsqueda. Nunca suponer que hay un solo artefacto colocado.

Para la búsqueda debe haber personal entrenado que pueda:

1. Reconocer un objeto sospechoso.
2. Conocer las acciones a tomar.

### Procedimiento de Búsqueda

Debe haber un procedimiento para la búsqueda de artefactos explosivos que contemple:

- a. Un centro de comando y control que coordine la búsqueda.
- b. Que no queda ninguna zona sin haber sido registrada.
- c. Un sistema de marcado para identificar las áreas inspeccionadas.
- d. Que el personal participante está familiarizado con las áreas a registrar.

Deberían establecerse dos procedimientos uno de búsqueda rápida y otro de búsqueda exhaustiva que contemple:

- a. Establecer el Centro de Comando y Control.
- b. Establecer la Cadena de Comando.
- c. Establecer los patrones de búsqueda.
- d. Nominar a los miembros de los equipos de búsqueda.
- e. Dar instrucciones sobre el dispositivo que se está buscando.
- f. Áreas que hay que registrar conforme a la amenaza.
- g. Identificación y esterilización de áreas registradas.
- h. Instrucciones para el manejo de artefactos sospechosos.

Fundamentalmente durante la búsqueda de artefactos explosivos nunca hay que asumir que hay un solo artefacto colocado y suspender la búsqueda cuando se localiza uno de ellos sin haber registrado todo el buque.

### Que hacer en caso de detectar Armas o Explosivos.

En caso de detectar armas o explosivos se debería proceder de la siguiente manera:

- En caso de descubrir un objeto sospechoso no acercarse.
- No tocar, manipular o sacudir el objeto sospechoso.

- Por ningún motivo cortar cables, sacar fusibles, etc.
- No usar radios de VHF/UHF a menos de 3 metros del objeto.
- No colocar el objeto en agua ni mojarlo por ningún motivo.
- No acercarse elementos metálicos al objeto sospechoso.
- No correr o saltar cerca del objeto sospechoso.
- No hacer pasar la ruta de evacuación por las proximidades del objeto.
- No fumar cerca del objeto sospechoso.
- Mientras espera la llegada de personal especializado, evacue la zona en proximidades del artefacto sospechoso.

Ante la confirmación de la presencia de un artefacto o paquete sospechoso se debe evacuar el buque.

### Evacuación del Buque

Si es **en navegación** y en base al tiempo disponible tratar de dejar el buque en una posición segura y que ante una explosión no dañe a otros buques o instalaciones antes de abandonarlo y utilizar el procedimiento de abandono establecido en el rol de zafarranchos.

**En puerto** y si el tiempo disponible es escaso:

- a. Seleccionar una ubicación segura en tierra para el personal evacuado lo más lejos posible del buque teniendo en cuenta que la misma cuente con protección de las condiciones ambientales al mismo tiempo que brinde protección contra una posible onda de choque, calor o efectos de la fragmentación resultantes de la detonación de un artefacto explosivo.
- b. Hacer sonar la alarma general e informar las rutas de evacuación a seguir y el lugar elegido de destino seleccionado.
- c. Notificar a las autoridades locales, Autoridad Marítima, Policía, Bomberos, Facilidad Portuaria, Agente Marítimo y Compañía Armadora.

Si se evalúa que se dispone de tiempo:

- a. Coordinar una búsqueda con el Oficial de Protección del Buque.
- b. Hacer sonar la alarma general e informar las rutas de evacuación a seguir y el lugar elegido de destino seleccionado.
- c. Notificar a las autoridades locales, Autoridad Marítima, Policía, Bomberos, Facilidad Portuaria, Agente Marítimo y Compañía Armadora.

### Plan de Protección del Buque

Cada Compañía, a través del Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM) o un responsable calificado supervisado por éste, debe desarrollar un programa de protección del buque efectivo que se base en procedimientos detallados que claramente definan las actividades de preparación, prevención, y respuesta que tendrán lugar en cada nivel de amenaza junto con las organizaciones, o el personal, que será responsable de llevar a cabo esas actividades. La Compañía debe documentar el programa de protección en el formato de Plan de Protección del Buque.

Si bien el plan de protección no necesita incluir todos los procedimientos detallados para las variadas actividades que lo componen, estos procedimientos pueden figurar mencionados dentro del marco de trabajo del plan. Este último paso es necesario para establecer vínculos en común con la toma de conciencia general, la capacitación, y la ejecución del plan de protección.

El Plan de Protección del Buque debe contener una declaración clara enfatizando la autoridad del capitán. La Compañía debe establecer que el capitán tiene la autoridad y responsabilidad predominantes para decidir respecto de la protección del buque y solicitar asistencia a esta.

El Oficial de Protección de la Compañía debe desarrollar un plan de protección para cada buque.

Al formularlo, debe:

1. Realizar una amplia evaluación de la protección, y
2. Basado en esta evaluación, desarrollar un Plan de Protección del Buque que implemente medidas y procedimientos de protección para los niveles de protección y que razonablemente lograrán los objetivos y metas del Código PBIP.
3. La Compañía debe asegurar que el Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM), el capitán, y el Oficial de Protección del Buque (OPB) reciban el apoyo necesario para cumplimentar sus deberes y responsabilidades respecto de la protección.

En un **Nivel de Protección 1**, la Compañía debe considerar las siguientes actividades, a través de las medidas de protección adecuadas, para identificar y tomar medidas preventivas contra incidentes potenciales de protección e incrementar la toma de conciencia respecto de las amenazas en general:

- Asegurar el cumplimiento de todas las obligaciones relativas a la protección;
- Vigilar las áreas restringidas para asegurar que sólo el personal autorizado tenga acceso;
- Controlar el acceso al buque;
- Vigilar las áreas de cubierta y las que rodean al buque;
- Controlar el embarque de personas y sus efectos;
- Supervisar el manejo de la carga y los combustibles y los lugares de almacenamiento del buque; y
- Cerciorarse de que las comunicaciones específicas de protección de la Instalación Portuaria se encuentren fácilmente disponibles.

En el **Nivel de Protección 2**, además de las medidas de protección de Nivel 1, la Compañía debe considerar otras medidas de protección para extender el área de conocimiento e incrementar las medidas de vigilancia para cada actividad, para identificar y tomar medidas preventivas rápida y efectivamente ante incidentes de protección.

En un **Nivel de Protección 3**, además de las medidas de protección de Nivel 1 y 2, la Compañía debe considerar las medidas de protección para incrementar la vigilancia mientras se restringe fuertemente el acceso para identificar inmediatamente y responder a incidentes de protección. En nivel 3 también debería considerarse la suspensión de las operaciones y la evacuación del buque de ser factible.

El Plan de Protección del Buque debe incluir procedimientos para responder y mitigar amenazas identificadas en la Evaluación de Protección del Buque. La Compañía debe desarrollar medidas de respuesta basadas en incidentes potenciales que amenazan la protección del buque. Estas medidas, sin limitarse a ello, deben abarcar lo siguiente:

1. Proteger todos los accesos al buque para prevenir intrusos;
2. Realizar una parada de emergencia del motor principal para prevenir su operación no autorizada;
3. Proteger las operaciones que no son críticas para concentrar la atención en la respuesta;
4. Alertar sobre un incidente a las autoridades del buque y costeras;
5. Prestar asistencia a un buque cercano víctima de un acto ilegal que amenaza su protección;
6. Responder a la detección de polizones o intrusos;
7. Repeler abordajes;

8. Reparar el desperfecto de un equipo de protección de a bordo;
9. Revisar el casco bajo el agua o buscar en el buque en respuesta a amenazas de bomba;
10. Especificar el tipo de comunicación a utilizar en caso de una violación a la protección, un acto ilegal, u otra emergencia; y
11. Coordinar los procedimientos de respuesta con la instalación ribereña.

Cuando un buque se encuentra en un periodo de mantenimiento extendido (por ejemplo, en dique seco) y/o está fuera de servicio, el propietario y/u operador puede considerar reducir las medidas de protección a condición de que haya una reducción del riesgo. El Plan de Protección del Buque debe establecer en ese caso los procedimientos que regulen esta reducción de las medidas de protección y asimismo el mecanismo para reestablecerlas luego de estos períodos de reducción.

El **plan debe incluir**, sin limitarse a ello, al menos:

1. Medidas y/o equipo diseñado para prevenir o desalentar la introducción de mercancías ilegales, armas prohibidas, sustancias y dispositivos peligrosos para uso contra personas, buques o puertos, y cuyo transporte no está autorizado para ser introducido a bordo del buque de ningún modo;
2. Identificación de áreas restringidas y medidas y/o equipos para la prevención de acceso sin autorización al buque y a las áreas restringidas a bordo;
3. Procedimientos para responder ante amenazas o violaciones a la protección y para el mantenimiento de las operaciones críticas del buque, o de la interfaz buque / instalación portuaria;
4. Procedimientos en caso de amenazas o violaciones a la protección que podrían exigir la evacuación del buque;
5. Obligaciones del personal con tareas y responsabilidades asignadas respecto de la protección;
6. Procedimientos para auditar las actividades de protección, procedimientos de capacitación, ejercicios, y zafarranchos asociados con el plan;
7. Procedimientos para la interfaz con actividades de protección de otros buques o instalaciones portuarias;
8. Procedimientos para la revisión periódica del plan y de actualización;
9. Procedimientos para informar incidentes de protección o sucesos que afecten la protección;
10. Identificación del Oficial de Protección del Buque y del Oficial de la Compañía para la Protección Marítima;
11. Procedimientos para asegurar la inspección, prueba, calibración, y mantenimiento de todo equipo de protección provisto a bordo; y
12. Procedimientos para informar, responder, y tratar con polizones y miembros de la tripulación detenidos.

La Compañía debe establecer procedimientos para restringir la difusión y disponibilidad de la información que contiene el plan considerando su confidencialidad. El acceso a los planes debe estar limitado a sólo aquellas personas que tengan necesidad operativa para conocerlo.

Se debe mantener una copia del Plan de Protección del Buque en la Compañía, a bordo y una copia será depositada en la Prefectura Naval Argentina.

## **ESTRUCTURA DEL PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE.**

### **Introducción.**

Propósito y Objetivos.

(Indicación sucinta del alcance y objetivos del plan)

Detalles del Buque. Características Físicas del Buque. (Desde el punto de vista de la protección, indicar accesos, zonas vitales, áreas ciegas, etc.)

Oficial de la Compañía para la Protección Marítima. Designación. Deberes y



Responsabilidades. (Identificación personal, contacto, procedimiento de relevo transitorio y definitivo)

Oficial de Protección del Buque. Designación. Deberes y Responsabilidades. (Identificación del personal, contacto, procedimiento de relevo transitorio y definitivo)

Enlace con los Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria. (Procedimiento para coordinar medidas de protección, información, contacto etc.)

### **Documentación del Plan.**

Procedimientos Periódicos de Revisión. (Revisión del sistema, reportes internos, retroalimentación del plan, participación de todos los niveles de a bordo, comité de protección de a bordo)

Protección y Control del Plan. (Protección física y accesibilidad a la información, difusión de medidas y acciones, confidencialidad)

Comunicación y Coordinación con:

La Instalación Portuaria.

La Prefectura Naval Argentina y/o Autoridad designada en jurisdicción extranjera.

La Compañía y el OCPM.

Procedimiento de comunicación y coordinación específico con el buque o instalación portuaria donde se esté operando. (Lista de contacto y coordinación de medidas transitorias, a coordinar en cada operación)

### **Evaluación de Protección del Buque.**

(Documentación elaborada previa al desarrollo del plan o sus enmiendas, documentación histórica de las evaluaciones aprobadas desarrolladas por la Compañía o una OPR)

### **Niveles de Protección Marítima y medidas asociadas.**

Niveles de Protección. (Breve descripción de cada una de ellas)

Nivel 1. (Indicación de las medidas a implementar)

Nivel 2. (Indicación de las medidas a implementar)

Nivel 3. (Indicación de las medidas a implementar)

### **Cumplimiento de las obligaciones de protección del buque.**

Deberes y responsabilidades del tripulante de guardia.

Comunicación. (Interna del buque con el OPB, con las autoridades públicas responsables de la protección del puerto y con la instalación portuaria)

Reportes. (Procedimiento para documentar incidentes de protección, y cualquier otra comunicación interna dentro del sistema o por fuera de él)

Vigilancia de las áreas restringidas. (Para asegurar que sólo las personas autorizadas tengan acceso).

Establecimiento de Áreas Restringidas.

Métodos para vigilar las Áreas Restringidas.

Dispositivos de Detección de Intrusos.

Control de acceso al buque.

Medidas de control de acceso.

Control de embarque de personas y sus efectos. (Pasajeros, proveedores, talleres de reparaciones y mantenimiento, funcionarios etc.)

Sistema de Control de Identificación del personal y del Visitante.

Procedimientos de búsqueda y rastreo de personas o efectos no identificados.

Vigilancia de áreas de cubierta y áreas que rodean al buque.

Métodos.

Ronda de Protección, Procedimientos.

Vigilancia.

Procedimientos de Comunicación.

Iluminación.

### **Supervisión del manejo de la carga y de las provisiones del buque.**

Medidas de control de embarque.  
Procedimientos de detección y rastreo de carga o provisiones no identificados.  
Interfaz Buque / Instalación Portuaria.  
Procedimiento para la interfaz con las Instalaciones Portuarias.

### **Capacitación y Ejercicios.**

Procedimientos para la capacitación, ejercitación y ejercicios asociados con la protección.

### **BIBLIOGRAFIA DE CONSULTA PARA LA ELABORACION DEL APUNTE:**

CURSO 44 OFICIAL DE PROTECCION DEL BUQUE  
OFICIAL DE PROTECCION DE LA COMPAÑÍA. ESCUELA NACIONAL DE  
NAUTICA MANUEL BELGRANO.

ISPS CODE Part. A y B  
*IMO.*

Maritime Security Conference 2003.  
*Reference Material. Washington DC.*

*US Department of Transportation.*

Overview of IMO Proposals.

*Tom Allan. Chairman of the IMO MSC.*

Security Guidelines for Vessels.

*NVIC 10 02 US Coast Guard.*

Normas para la obtención de los certificados de protección de los buques acorde a la parte "A" del

Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. O.M. 4/03 P.N.A.

Guidelines for Port Security Committees and Port Security Plans at Ports.

*NVIC 9 02 US Coast Guard.*

Security for Passengers Vessels and Passengers Terminals.

*NVIC 4 02 US Coast Guard.*

AWO Model Vessel Security Plan

*American Waterways Operators.*

Guide for Ship Security.

*ABS.*

Protective Intelligence & Threat Assessment Investigations.

A guide for Law Enforcement Officials.

*US Secret Service.*

General Security Risk Assessment.

International Guidelines.

*Advancing Security Worldwide.*

Guide for Bombing and Explosions.

*US Department of Justice.*

Terrorism: Threat Assessment, countermeasures and policy.

*US Department of State.*

The Instrument of Counter Terrorism.

*US Central Intelligence Agency.*

State Sponsored Terrorism and Foreign Terrorist Organizations.

*George Washington University.*

Terrorism and Weapons of the Apocalypse.

*US National Security Studies.*

North Korean Special Forces.

*J. Bermudez. Naval Institute Press.*

*Annapolis.*

World Trends 2015

A Dialogue About The Future.

*US Central Intelligence Agency.*

Emergency Management Guide.

*US Federal Emergency Management Agency.*

Emergency Guidelines for First Responders.

*US Department of Justice.*