

# PODER LEGISLATIVO



PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO,  
ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO  
SUR

## COMUNICACIONES OFICIALES

Nº **030** PERÍODO LEGISLATIVO **2004**

**EXTRACTO** P.E.P. NOTA Nº 145/04; ADJUNTANDO INFORME REQUE-  
RIDO MEDIANTE RESOLUCIÓN Nº 033/04 (SOLICITANDO AL P.E.P. IN-  
FORMES S/MOTIVOS QUE HICIERON LA CONTRATACIÓN DEL SR.  
PREFECTO GENERAL (RE) ROBERTO SANTOS Y GARCÍA POR PARTE  
DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS Y OTROS ÍTEMS).

**Entró en la Sesión** 27/05/04

**Girado a la Comisión** C/B  
**Nº:** \_\_\_\_\_

**Orden del día Nº:** \_\_\_\_\_



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida  
e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina



NOTA Nº **145**  
GOB

USHUAIA, 12 MAYO 2004

SR. PRESIDENTE:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de Gobernador de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur con el objeto de elevarle en contestación a la Resolución Nº 033/04 de la Legislatura Provincial, Nota de la Dirección Provincial de Puertos Nº 495/04 Letra D.P.P. y su correspondiente documental en un total de setenta y cuatro (74) fojas.

Sin otro particular, saludo al señor Presidente con atenta y distinguida consideración.-

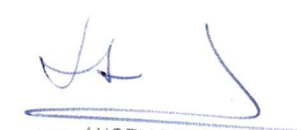
  
Mario Jorge Colazo  
GOBERNADOR  
Provincia de Tierra del Fuego  
Antártida e Islas del Atlántico Sur

SR. PRESIDENTE DE LA  
LEGISLATURA PROVINCIAL  
Dn. Hugo Omar COCCARO  
S / D.-







  
Leg. ANGELICA GUZMAN  
vicepresidente 1º A/C Presidencia  
Poder Legislativo

**DIRECCION PROVINCIAL DE PUERTOS**

**USHUAIA, 11 de mayo de 2004**

**NOTA N° 495 /04.-  
LETRA D.P.P.**

**Sr.**

Secretario de Coordinación de Gabinete

Ing. Eduardo COPPOLA

S \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en respuesta a la nota N° 370/04 letra MCG, donde solicita se informe motivos de la contratación de los Prefectos Santos y García.

Dado que la requisitoria, de acuerdo a su lectura pareciera ir orientada a los montos involucrados en esta contratación, es de hacer notar que evidentemente, este cuestionamiento ha sido iniciado por desconocimiento de los valores, que a nivel internacional, cobran diferentes empresas habilitadas a efectuar este tipo de tareas. Básicamente, se puede afirmar que solo la elaboración del plan, con más la evaluación de la situación para la elaboración del mismo, se cotiza en varios cientos de miles de dólares. Este costo no incluye, en lo general, la implementación y mantenimiento de lo establecido en dicho plan.

Es decisión de esta DPP calificar no solo al puerto de Ushuaia para operaciones seguras, sino a todos los puertos, presentes y futuros de la Provincia, por lo cual es imprescindible la asistencia de un profesional (en este caso el Prefecto General Roberto SANTOS), quien tiene como función lograr plasmar este anhelo para la Provincia. Debo dejar constancia que dicho profesional es UNICO en la Republica Argentina con titulo de MAGISTER en seguridad portuaria, además de contar con todas las habilitaciones requeridas por la autoridad de aplicación (en este caso la Prefectura Naval Argentina).

La necesidad de esta contratación esta dada por la obligación de esta Dirección Provincial de Puertos de contar con la calificación necesaria para operar con buques en el puerto de Ushuaia, a partir de la entrada en vigencia de las normas de protección de las instalaciones portuarias, que no es una obligación solo para este puerto de Ushuaia, ni siquiera para los puertos de la Republica Argentina, sino que su implementación es a nivel mundial. Este Código, esta impuesto por la OMI (Organización Marítima Internacional) del cual nuestro país es miembro, por lo cual debe cumplir sus recomendaciones y ordenanzas en todo lo relativo a la seguridad.

Por la escalada mundial de hechos delictivos que ponen en peligro o se cobran vidas inocentes, la comunidad internacional en su conjunto activo, cumpliendo la resolución 1373 (2001)

**DIRECCION PROVINCIAL DE PUERTOS**

del Consejo de Seguridad de la ONU, adoptada el 28 de Septiembre de 2001, una acción mancomunada tendiente a la protección de personas y bienes, adoptando medidas urgentes, practicas y eficaces para su prevención y supresión.

En el marco de estas medidas especiales, para incrementar la protección marítima, se destaca la inclusión en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS/74) del *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)*, que determina las medidas regulatorias aplicables tanto a la instalación portuaria propiamente dicha como a la interfaz buque-puerto, por la interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa o indirectamente por las actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque .

Como dicho convenio ha sido ratificado por nuestro país mediante Ley N° 22079 sus disposiciones integran el derecho positivo nacional, se torna ineludible la necesidad de examinar medidas de carácter técnico y jurídico que tiendan a mejorar la seguridad a bordo y en tierra, con el objetivo de reducir los riesgos para las personas y bienes, como así elaborar, someter a auditoria e implementar un plan de seguridad portuaria, con el carácter prioritario que evidencia la fijación del 1° de Julio de 2004 como fecha limite de tolerancia para su instrumentación.

Básicamente, este procedimiento contempla la necesidad de establecer de acuerdo a las instalaciones de que se trate, las probabilidades de recibir algún tipo de atentado, estableciendo claramente los puntos débiles, estableciendo además, normas y procedimientos para atenuar estos riesgos.

Dadas las particulares condiciones en que estas evaluaciones y procedimientos deben ser determinados, resulta absolutamente obvio que el personal que lo efectúe debe ser no solo bien intencionado, sino un **profesional** en la materia.

Asimismo, estas disposiciones contemplan que para cada instalación portuaria, debe existir un Oficial de protección (en este caso, el Prefecto Ángel GARCIA), quien asimismo debe reunir determinadas condiciones y estar legalmente habilitado para cumplir con dicha función. Ello de por si, limita seriamente la cantidad de personas en condiciones de acceder a dicha posición.

Debo expresar que esta contratación NO es un gasto, sino una INVERSION que realiza esta DPP en pos de un objetivo absolutamente prioritario, como lo es el de obtener la calificación imprescindible para poder seguir operando en el puerto de Ushuaia como destino turístico para la cantidad creciente de embarcaciones que año tras año, recalán al mismo.

**DIRECCION PROVINCIAL DE PUERTOS**

Agrego para mayor ilustración, **“ANEXO PARTE B, ORIENTACIONES SOBRE LAS DISPOSICIONES DEL CAPITULO XI- 2 DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO”**, componente del convenio ratificado por nuestro país mediante Ley del Congreso de la Nación N° 22079.

En referencia a la consulta sobre si se les estaría brindando vivienda en la Provincia a este personal, efectivamente se inicio la tramitación correspondiente, que fuera observada oportunamente por el Tribunal de Cuentas de la Provincia

Sin mas, saludo a Ud. atentamente.



ERNESTO OSCAR CANIGIA  
PRESIDENTE  
DIRECCION PROVINCIAL DE PUERTOS



Bajo la autoridad del Gobierno de.....  
(nombre del Estado)

por.....  
(persona u organización autorizada)

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Puerto de matrícula:

Tipo de buque:

Arqueo bruto:

Número IMO:

Nombre y dirección de la compañía:

Indique si el presente es un certificado provisional consecutivo Sí/No\*

En caso afirmativo, indique la fecha de expedición del primer certificado provisional.....

SE CERTIFICA QUE se han cumplido las prescripciones de la sección A/19.4.2 de la Parte A del Código PBIP.

Se expide el presente Certificado de conformidad con las secciones A/19.4\* del Código PBIP.

El presente Certificado es válido hasta el.....

Expedido en.....

(Lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición.....  
(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

## ANEXO

### PARTE B

#### ORIENTACIONES SOBRE LAS DISPOSICIONES DEL CAPÍTULO XI-2 DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO, Y DE LA PARTE A DEL PRESENTE CÓDIGO

## 1 INTRODUCCIÓN

### Generalidades

\* Táchese según proceda.



1.1 El preámbulo del presente Código señala que el capítulo XI-2 y la parte A del Código constituyen el nuevo ordenamiento internacional de las medidas destinadas a incrementar la protección marítima que permite que los buques y las instalaciones portuarias cooperen para detectar y prevenir actos de terrorismo que amenazan la protección en el sector del transporte marítimo.

1.2 Esta introducción describe de manera concisa los procesos previstos para el establecimiento y la implantación de las medidas y los medios necesarios para lograr y mantener el cumplimiento de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código e identifica los principales elementos respecto de los cuales se ofrece orientación. Dicha orientación se facilita en los párrafos 2 a 19. Expone asimismo consideraciones esenciales que hay que tener en cuenta cuando se examine la aplicación de las orientaciones relativas a los buques y las instalaciones portuarias.

1.3 Incluso si el interés del lector se refiere únicamente a los buques, se recomienda firmemente que se lea esta parte del Código en su conjunto, y especialmente las secciones relativas a las instalaciones portuarias. Lo mismo cabe decir que quienes se interesen principalmente por las instalaciones portuarias también deben leer las secciones relativas a los buques.

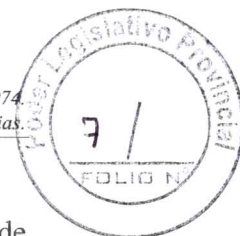
1.4 Las orientaciones facilitadas en las secciones que figuran a continuación se refieren fundamentalmente a la protección del buque cuando se encuentre en una instalación portuaria. Pueden darse casos en los que un buque presente una amenaza para la instalación portuaria, por ejemplo porque, una vez que se encuentre dentro de ella, pueda utilizarse como base para lanzar un ataque. Cuando se examinen las medidas de protección necesarias para hacer frente a amenazas a la protección que surgen de un buque, los encargados de efectuar una evaluación de la protección de la instalación portuaria o de preparar el plan de protección de la instalación portuaria deben ver cómo se puede adaptar a cada caso las orientaciones que figuran en las secciones siguientes.

1.5 Se informa al lector de que nada de lo dispuesto en esta Parte del Código deberá leerse o interpretarse en conflicto con ninguna de las disposiciones del capítulo XI-2 o bien de la parte A del Código, y de que las disposiciones antedichas siempre prevalecerán sobre toda incongruencia involuntario que pueda haberse expresado por descuido en la presente Parte del Código, invalidándola. Las orientaciones que se brindan en esta Parte del Código deberán siempre leerse, interpretarse y aplicarse en una manera coherente con el propósito, los objetivos y los principios establecidos en el capítulo XI-2 y la parte A del Código.

### **Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes**

1.6 Los Gobiernos Contratantes tienen, entre otras, varias responsabilidades, en virtud de lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código, algunas de las cuales se indican a continuación:

- determinar el nivel de protección aplicable;
- aprobar el plan de protección del buque y las correspondientes enmiendas a un plan previamente aprobado;

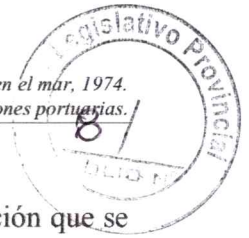


- verificar el cumplimiento por los buques de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código y expedir un certificado internacional de protección a los buques;
- determinar cuáles de las instalaciones portuarias situadas en su territorio deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria que será responsable de la preparación del plan de protección de la instalación portuaria;
- garantizar que se ultima y aprueba la evaluación de protección de la instalación portuaria y toda enmienda ulterior a una evaluación previamente aprobada;
- aprobar el plan de protección de la instalación portuaria y todas las enmiendas ulteriores a un plan previamente aprobado;
- adoptar medidas de control y cumplimiento;
- someter a prueba planes aprobados; y
- comunicar la información a la Organización Marítima Internacional y a los sectores del transporte marítimo y portuario.

1.7 Los Gobiernos Contratantes pueden nombrar o establecer autoridades designadas dentro del propio Gobierno para realizar, con respecto a las instalaciones portuarias, las tareas de protección estipuladas en el capítulo XI-2 y la parte A del presente Código y autorizar a las organizaciones de protección reconocidas a que realicen cierta labor con respecto a las instalaciones portuarias, si bien la decisión final acerca de la aceptación y aprobación de dicha labor deberá ser adoptada por el Gobierno Contratante o la autoridad designada. Las Administraciones podrán también delegar la realización de ciertas tareas de protección, relativas a los buques, en organizaciones de protección reconocidas. No podrán delegarse en una organización de seguridad reconocida las siguientes tareas o actividades:

- determinar el nivel de protección aplicable;
- determinar cuáles de las instalaciones portuarias situadas en el territorio de un Gobierno Contratante deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria y preparar un plan de protección de la instalación portuaria;
- aprobar una evaluación de protección de la instalación portuaria o todas las enmiendas ulteriores a una evaluación previamente aprobada;
- aprobar un plan de protección de la instalación portuaria o todas las enmiendas ulteriores a un plan previamente aprobado;
- adoptar medidas de control y cumplimiento; y
- definir los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima.

#### **Determinación del nivel de protección**



1.8 Los Gobiernos Contratantes son responsables de determinar el nivel de protección que se aplica en un momento determinado a los buques e instalaciones portuarias. La Parte A del presente Código define tres niveles de protección para uso internacional. Son los siguientes:

- Nivel de protección 1: normal, el nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias;
- Nivel de protección 2: incrementado, el nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección;
- Nivel de protección 3: excepcional, el nivel que se aplicará durante el periodo en el que sea probable o inminente que se produzca un suceso que afecte a la protección.

### **La compañía y el buque**

1.9 Toda compañía que explote buques regidos por el capítulo XI-2 y la parte A del presente Código deberá designar un oficial de la compañía para protección marítima para la compañía y un oficial de protección del buque para cada uno de sus buques. En la Parte A del presente Código se definen las funciones, responsabilidades y los requisitos de formación de estos oficiales, así como los requisitos para los ejercicios y las prácticas que se deben realizar.

1.10 Las responsabilidades del oficial de la compañía para protección marítima incluyen en resumen, entre otras, la de cerciorarse de que se realiza correctamente una evaluación de la protección del buque, se prepara un plan de protección del buque y se somete a aprobación, por una Administración o por una entidad en su nombre, y posteriormente se lleva a bordo de cada buque al que se aplica la parte A del presente Código y respecto del cual dicha persona haya sido nombrada oficial de la compañía para protección marítima.

1.11 El plan de protección del buque debe indicar las medidas operacionales y físicas de protección que debe tomar el propio buque para garantizar que funciona siempre en el nivel de protección 1.

El plan debe indicar asimismo las medidas adicionales o intensificadas de protección que el propio buque puede adoptar para pasar al nivel de protección 2 y poder ser explotado en dicho nivel, cuando así se le pida. Además, el plan debe indicar las posibles medidas preparatorias que el buque puede adoptar para responder con prontitud a las instrucciones que puedan impartir al buque aquellos que respondan, en el nivel de protección 3, a una amenaza o a un suceso que afecte a la protección.

1.12 Los buques a los que se aplica las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código deben disponer de un plan de protección del buque aprobado por la Administración, o en su nombre, y ser explotados con arreglo a dicho plan. Los oficiales de protección de la compañía y del buque comprobarán que el plan es correcto y eficaz en todo momento, y para ello podrán realizar auditorías internas. Si se enmiendan algunos de los elementos del plan aprobado, respecto de los cuales la Administración ha decidido que se necesita aprobación, tendrán que presentarse para su examen y aprobación antes de incorporarse en el plan aprobado y antes de que sean implantados por el buque.

1.13 El buque debe llevar un certificado internacional de protección del buque en el que se indique que cumple con lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. La



parte A del presente Código incluye disposiciones relativas a la verificación y certificación del cumplimiento del buque con esas prescripciones y a las verificaciones iniciales, de renovación, e intermedias.

1.14 Cuando el buque se encuentre en un puerto o se dirija a un puerto de un Gobierno Contratante, el Gobierno Contratante tiene el derecho, de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-2/9, de adoptar varias medidas de control y cumplimiento con respecto a ese buque.

El buque está sujeto a inspecciones en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto, aunque estas inspecciones no incluirán normalmente el examen del propio plan de protección del buque, salvo en circunstancias determinadas.

El buque puede estar sujeto también a medidas de control adicionales si el Gobierno Contratante que adopta las medidas de control y cumplimiento tiene motivos para pensar que su protección, o la de las instalaciones portuarias que ha utilizado, está en entredicho.

1.15 También se exige al buque que lleve a bordo información que, previa solicitud, deberá poner a disposición de los Gobiernos Contratantes, en la que se indicará quién es responsable de tomar decisiones acerca de la contratación del personal del buque y de otros aspectos relacionados con el uso del mismo.

### **La instalación portuaria**

1.16 Cada Gobierno Contratante tiene que asegurarse de que se realiza una evaluación de la protección de la instalación portuaria para cada una de sus instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio que presten servicio a buques dedicados a viajes internacionales. Esta evaluación es efectuada por el Gobierno Contratante, una autoridad designada o una organización de protección reconocida. Una vez ultimada, la evaluación de la protección de la instalación portuaria debe ser aprobada por el Gobierno Contratante o la autoridad designada que proceda. Esta aprobación no podrá delegarse. Conviene revisar periódicamente las evaluaciones de la protección de una instalación portuaria.

1.17 La evaluación de la protección de la instalación portuaria es fundamentalmente un análisis de los riesgos que comportan todos los efectos de las operaciones de la instalación portuaria para determinar qué elemento(s) de éstas es(son) más susceptible(s) y/o más propenso(s) a ser un blanco.

El riesgo relacionado con la protección es una función de la amenaza de que se produzca un ataque, de la vulnerabilidad del blanco y las consecuencias de tal ataque.

La evaluación incluirá los siguientes componentes:

- definición de la amenaza que se percibe para las instalaciones portuarias y la infraestructura;
- posibles puntos vulnerables identificados; y
- consecuencias que se calcula que tendrían los sucesos.



Una vez llevado a cabo el análisis, será posible realizar una evaluación general del nivel de riesgo. La evaluación de la protección de la instalación portuaria ayudará a determinar qué instalaciones deben nombrar un oficial de protección de la instalación portuaria y preparar un plan de protección de la instalación portuaria.

1.18 Se exige que las instalaciones portuarias que tengan que satisfacer las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código designen un oficial de protección de la instalación portuaria. En la parte A del presente Código se definen las tareas, responsabilidades y los requisitos de formación de tales oficiales, así como los requisitos para los ejercicios que debe realizar.

1.19 El plan de protección de la instalación portuaria debe indicar las medidas operacionales y físicas de protección que debe tomar la instalación portuaria para garantizar que funciona siempre en el nivel de protección 1. El plan debe indicar asimismo las medidas adicionales o intensificadas de protección que la instalación portuaria puede adoptar para pasar al nivel de protección 2 y poder operar en dicho nivel cuando así se le pida.

Además, el plan debe indicar las posibles medidas preparatorias que la instalación portuaria puede adoptar para responder con prontitud a las instrucciones que puedan impartir al buque aquellos que respondan, en el nivel de protección 3, a una amenaza o a un suceso que afecte a la protección.

1.20 Se exige que las instalaciones portuarias que tengan que satisfacer las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código dispongan de un plan de protección de la instalación portuaria aprobado por el Gobierno Contratante o por la autoridad designada de que se trate, y que operen con arreglo a dicho plan.

El oficial de protección de la instalación portuaria debe implantar sus disposiciones y vigilar que el plan es correcto y eficaz en todo momento, lo que puede incluir encargar que se lleva a cabo una auditoría interna de la aplicación del plan.

Si se enmiendan algunos de los elementos del plan aprobado, respecto de los cuales el Gobierno Contratante o la autoridad designada de que se trate han decidido que se necesita aprobación, tendrán que presentarse para su examen y aprobación antes de incorporarse en el plan aprobado y antes de que sean implantados por el buque.

El Gobierno Contratante o la autoridad designada de que se trate pueden someter a prueba la eficacia del plan. La evaluación de la protección de la instalación portuaria que abarque la instalación portuaria o en la que se haya basado la elaboración del plan debe revisarse periódicamente. Todas estas actividades pueden exigir la enmienda del plan aprobado. Si se enmiendan determinados elementos de un plan aprobado, tendrán que someterse a la aprobación del Gobierno Contratante o de la Autoridad designada en cuestión.

1.21 Los buques que utilicen instalaciones portuarias pueden ser objeto de inspección en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto y se podrán tomar las medidas de control adicionales que se exponen en la regla XI-2/9.

Las autoridades pertinentes pueden exigir que se faciliten información relativa al buque, su carga o su personal antes de su entrada en puerto.



En algunas circunstancias se podrá denegar la entrada a puerto.

## **Información y comunicación**

1.22 El capítulo XI-2 y la parte A del presente Código exigen que los Gobiernos Contratantes faciliten cierta información a la Organización Marítima Internacional y que se encuentre disponible cierta información que facilite la comunicación eficaz entre los Gobiernos Contratantes y los oficiales de protección de la compañía y del buque y los oficiales de protección de la instalación portuaria responsables de las instalaciones portuarias que utilicen esos buques.

## **2 DEFINICIONES**

2.1 No se facilita orientación respecto de las definiciones que figuran en el capítulo XI-2 o la parte A del presente Código.

2.2 A los efectos de esta Parte del Código regirán las siguientes definiciones:

- .1 por "sección" se entiende una sección de la parte A del Código y se indica como "sección A/<seguida del número de la sección>";
- .2 por "párrafo" se entiende un párrafo de esta Parte del Código y se indica como "párrafo<seguido del número del párrafo>"; y
- .3 por "Gobierno Contratante", cuando se utilice en los párrafos 14 a 18, se entiende "Gobierno Contratante dentro de cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria" e incluye una referencia a la "autoridad designada".

## **3 ÁMBITO DE APLICACIÓN**

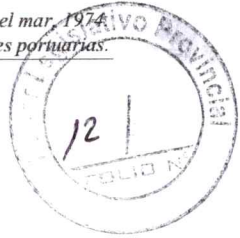
### **Generalidades**

3.1 Hay que tener en cuenta las orientaciones recogidas en esta Parte al implantar lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código.

3.2 No obstante, hay que reconocer que estas orientaciones se aplicarán a los buques en función del tipo del buque, sus cargas y/o pasajeros, el servicio que presta y las características de las instalaciones portuarias que utilice.

3.3 De manera análoga, en relación con las orientaciones relativas a las instalaciones portuarias, el ámbito de aplicación de dichas orientaciones estará en función de las instalaciones portuarias, del tipo de buques que utilicen dicha instalación, del tipo de cargas y/o pasajeros y de los servicios que presten los buques que las utilicen.

3.4 Las disposiciones del capítulo XI-2 y de la Parte A del presente Código no están previstas para ser aplicadas a las instalaciones portuarias proyectadas y utilizadas principalmente para propósitos militares.



## 4 RESPONSABILIDAD DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES

### Protección de las evaluaciones y planes

4.1 Los Gobiernos Contratantes deben cerciorarse de que se han tomado las medidas necesarias para evitar la divulgación o el acceso no autorizado a material confidencial sobre protección referente a evaluaciones de la protección del buque, planes de protección del buque, evaluaciones de protección de la instalación portuaria y planes de protección de la instalación portuaria, o a evaluaciones o planes concretos.

### Autoridades designadas

4.2 Los Gobiernos Contratantes podrán nombrar una autoridad designada, dentro del propio Gobierno, encargada de las funciones de protección relativas a las instalaciones portuarias, que se exponen en el capítulo XI-2 o en la Parte A del presente Código.

### Organizaciones de protección reconocidas

4.3 Los Gobiernos Contratantes o las autoridades designadas podrán autorizar a una Organización de Protección Reconocida (OPR) a realizar ciertas actividades relacionadas con la protección, entre las que se incluyen las siguientes:

- .1 aprobación de planes de protección del buque, o enmiendas a estos planes, en nombre de la Administración;
- .2 verificación y certificación de que el buque cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código, en nombre de la Administración; y
- .3 realización y evaluaciones de protección de la instalación portuaria exigidas por el Gobierno Contratante.

4.4 Una OPR podrá también asesorar a las compañías o instalaciones portuarias en materia de protección, y en relación con las evaluaciones de protección del buque, los planes de protección del buque, las evaluaciones de protección de la instalación portuaria y los planes de protección de la instalación portuaria. Esto puede incluir la realización de una evaluación o plan de protección del buque, o una evaluación o plan de protección de la instalación portuaria. Si la OPR los ha efectuado respecto de una evaluación o plan de protección del buque, no deberá autorizarse a esa OPR a aprobar el plan de protección de ese buque.

4.5 Cuando den autorización a una OPR, los Gobiernos Contratantes tendrán en cuenta la competencia de tal organización. Una OPR deberá poder demostrar que ofrece lo siguiente:

- .1 experiencia en los aspectos de protección pertinentes;
- .2 conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y los puertos, que incluirá un conocimiento del proyecto y la construcción del buque, si ofrece servicios a los buques, y del proyecto y la construcción de los puertos, si ofrece servicios a las instalaciones portuarias;



- .3 capacidad para evaluar los riesgos de protección más comunes de las operaciones entre los buques y las instalaciones portuarias, incluida la interfaz buque-puerto y para reducir dichos riesgos;
- .4 capacidad para mantener actualizada y desarrollar la experiencia de su personal;
- .5 capacidad para controlar que su personal sea en todo momento de confianza probada;
- .6 capacidad para mantener medidas apropiadas que impidan revelar, sin la debida autorización, material confidencial sobre protección, o el acceso al mismo.
- .7 conocimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código, así como de la legislación nacional e internacional pertinente y de las prescripciones sobre protección;
- .8 conocimiento de las amenazas de protección actuales y recurrentes;
- .9 capacidad para reconocer y detectar armas y sustancias o artefactos peligrosos;
- .10 capacidad para reconocer, de forma no discriminatoria, las características y comportamientos de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- .11 conocimiento de técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección; y
- .12 conocimiento del equipo y los sistemas de protección y vigilancia, y de sus limitaciones operacionales.

Al delegar tareas específicas en una OPR, los Gobiernos Contratantes, incluidas las Administraciones, se cerciorarán de que la OPR cuenta con la capacidad necesaria para realizar la tarea.

4.6 Una organización reconocida, según se define en el regla I/6, que cumpla lo prescrito en la regla XI-I/I, puede ser nombrada OPR a condición de que tenga la experiencia pertinente en materia de protección, según se indica en el párrafo 4.5.

4.7 Podrá designarse como OPR un puerto, una autoridad portuaria o un operador de la instalación portuaria, siempre que disponga de la experiencia pertinente en materia de protección, según se indica en el párrafo 4.5.

#### **Determinación del nivel de protección**

4.8 Al determinar el nivel de protección, los Gobiernos Contratantes deben tener en cuenta información sobre las amenazas de carácter tanto general como específico. Los Gobiernos Contratantes deben determinar cuál es el nivel de protección aplicable a sus buques e instalaciones portuarias con arreglo a la siguiente escala de tres niveles:

- nivel de protección 1: normal, el nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias;



- nivel de protección 2: incrementado, el nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección; y
- nivel de protección 3: excepcional, el nivel que se aplicará durante el periodo en el que sea probable o inminente que se produzca un suceso que afecte a la protección.

4.9 El nivel de protección 3 sólo se establecerá como medida excepcional si hay información creíble de que es probable o inminente que se produzca un suceso que afecte a la protección.

El nivel de protección 3 sólo se establecerá durante el periodo en que haya una amenaza para la protección o se haya producido un suceso real que afecte a la protección.

Aunque el nivel de protección puede pasar del nivel de protección 1 al nivel de protección 2 y posteriormente al nivel de protección 3, también cabe la posibilidad de que el nivel de protección pase directamente de 1 a 3.

4.10 En todo momento, el capitán del buque es el responsable máximo de la seguridad y la protección del buque. Incluso en el nivel de protección 3, un capitán puede pedir que se aclaren o modifiquen las instrucciones impartidas por los encargados de la respuesta a un suceso de protección o a una amenaza, si tiene motivos para pensar que el cumplimiento de tal instrucción pueda poner en peligro la seguridad del buque.

4.11 El oficial de la compañía para protección marítima (OCPM) o el oficial de protección del buque (OPB) se pondrán en contacto lo antes posible con el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) responsable de la instalación portuaria que el buque tiene previsto utilizar para determinar el nivel de protección aplicable a ese buque en la instalación portuaria. Una vez que se haya puesto en contacto con el buque, el OPIP notificará al buque cualquier cambio posterior del nivel de protección de la instalación portuaria y facilitará al buque toda la información sobre protección pertinente.

4.12 Aunque pueden darse circunstancias en las que un determinado buque pueda funcionar a un nivel de protección más alto que la instalación portuaria que esté utilizando, no se debe permitir en ningún caso que un buque tenga un nivel de protección inferior al de la instalación portuaria que esté utilizando. Si un buque tiene un nivel de protección superior al de la instalación portuaria que desea utilizar, el OCPM o el OPB lo notificarán sin demora al OPIP. El OPIP llevará a cabo una evaluación del caso concreto, en colaboración con el OCPM o el OPB, y llegará a un acuerdo sobre las medidas de protección que debe adoptar el buque, entre las que puede figurar el rellenar y firmar una declaración de protección marítima.

4.13 Los Gobiernos Contratantes deben estudiar la mejor manera de divulgar rápidamente información sobre cambios en los niveles de protección. Las Administraciones pueden utilizar mensajes NAVTEX o avisos a los navegantes para notificar cambios del nivel de protección a los buques y a los OCPM y OPB. También pueden utilizar otros medios de comunicación que ofrezcan una velocidad y cobertura igual o superior. Los Gobiernos Contratantes deben habilitar medios para notificar a los OPIP los cambios en los niveles de protección. Los Gobiernos Contratantes deben recoger y actualizar los datos de contacto de la lista de personas que hay que informar de cambios en los niveles de protección. Mientras que el propio nivel de protección no se considera particularmente confidencial, la información subyacente sobre la amenaza puede ser muy confidencial. Los Gobiernos Contratantes deben estudiar cuidadosamente el tipo y el grado



de detalle de la información que se transmite y el método por el que se transmite a los oficiales de protección del buque, oficiales de la compañía para protección marítima y oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

### **Puntos de contacto e información sobre los planes de protección de la instalación portuaria**

4.14 Cuando una instalación portuaria disponga de un plan de protección de la instalación portuaria, deberá informarse al respecto a la Organización, y esa información también se pondrá a disposición de la Compañía y de los oficiales de protección del buque. Sólo se comunicará que existe dicho plan, no debiéndose publicar ningún otro pormenor sobre el mismo. Los Gobiernos Contratantes deberán examinar la posibilidad de establecer puntos de contacto centrales o regionales, o bien otros medios para facilitar información actualizada sobre los lugares en los que los planes de protección de la instalación portuaria se han adoptado, junto con datos sobre los puntos de contacto para el OPIP pertinente. Deberá publicarse la existencia de dichos puntos de contacto. También podrían facilitar información sobre las organizaciones de seguridad reconocidas nombradas para actuar en nombre del Gobierno Contratante, junto con datos de la responsabilidad y las condiciones específicas de la autoridad delegada a dichas organizaciones de seguridad reconocidas.

4.15 En el caso de un puerto que no tenga un plan de protección de la instalación portuaria (y por ello no tenga un OPIP), el punto de contacto central o regional podrá identificar, si es necesario, una persona competente en tierra que pueda asegurarse de que se han tomado las medidas de protección adecuadas, durante el periodo de escala del buque.

4.16 Los Gobiernos Contratantes deben facilitar los datos de contacto de los funcionarios a los que el OPB, OCPM u OPIP pueden dirigirse para comunicar problemas de protección. Estos funcionarios del Gobierno, deben evaluar los informes antes de tomar las medidas oportunas. Los problemas que se notifiquen pueden influir sobre las medidas de protección que se adopten bajo la jurisdicción de otro Gobierno Contratante. En tal caso, los Gobiernos Contratantes deben contemplar la posibilidad de ponerse en contacto con sus homólogos en otro Gobierno Contratante para acordar las medidas correctivas oportunas. A tal efecto, los datos de contacto de los funcionarios gubernamentales se deben comunicar a la Organización Marítima Internacional.

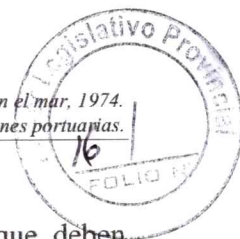
4.17 Los Gobiernos Contratantes también deberán poner la información indicada en los párrafos 4.14 a 4.16 a disposición de otros Gobiernos Contratantes, previa petición.

### **Documentos de identidad**

4.18 Se insta a los Gobiernos Contratantes a que expidan documentos de identidad adecuados a sus funcionarios con derecho a subir a bordo de los buques o a entrar en las instalaciones portuarias en el desempeño de sus funciones y a que habiliten procedimientos para verificar la autenticidad de tales documentos.

### **Plataformas fijas y flotantes y unidades móviles de perforación emplazadas**

4.19 Los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de establecer medidas de protección adecuadas para las plataformas fijas y flotantes y las unidades móviles de perforación



emplazadas mar adentro, a fin de hacer posible que interactúen con los buques que deben satisfacer las disposiciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código<sup>2</sup>.

### **Buques a los que no se exige que satisfagan la parte A del presente Código**

4.20 Los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de establecer medidas de protección adecuadas para incrementar la protección de los buques a los que no se aplica el capítulo XI-2 ni la parte A del presente Código, y para garantizar que las disposiciones sobre protección aplicables a tales buques permiten su interacción con los buques a los que se aplica la parte A del mismo.

### **Amenazas a los buques y otros sucesos en el mar**

4.21 Los Gobiernos Contratantes deben ofrecer orientaciones generales sobre las medidas que estimen oportunas para reducir los riesgos para la protección de los buques que enarbolan su pabellón cuando se encuentren en el mar. Deben ofrecer orientaciones específicas sobre las medidas que procede adoptar en función de los niveles de protección 1 a 3, si:

- .1 hay un cambio en el nivel de protección aplicable al buque mientras se encuentre en el mar, por ejemplo, debido a la zona geográfica en la que navegue o a la propia naturaleza del buque; y
- .2 el buque se ve envuelto en un suceso que afecta la protección o en una amenaza relativa a la protección mientras se encuentra en el mar.

Los Gobiernos Contratantes deben definir los mejores métodos y procedimientos para estos casos. En caso de que sea inminente un ataque, el buque debe intentar establecer una comunicación directa con los responsables de la respuesta a sucesos que afectan a la protección en el Estado de abanderamiento.

4.22 Los Gobiernos Contratantes deben establecer también un punto de contacto que ofrezca asesoramiento en materia de protección a todo buque:

- .1 con derecho a enarbolar su pabellón; o
- .2 que esté operando en su mar territorial o haya comunicado la intención de entrar en su mar territorial.

4.23 Los Gobiernos Contratantes deben ofrecer asesoramiento a los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial, que puede incluir las siguientes recomendaciones:

- .1 modificar o retrasar el paso previsto;
- .2 seguir un rumbo determinado o llegar a un lugar específico;

<sup>2</sup> Véase la Adopción de medidas de protección adecuadas para los buques, las instalaciones portuarias, las unidades móviles de perforación emplazadas mar adentro y las plataformas fijas y flotantes excluidos del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974, aprobada por la Conferencia sobre protección marítima mediante la resolución 7.



- .3 informar de la disponibilidad de personal o equipo que pueda embarcarse en el buque;
- .4 coordinar el paso, la llegada a puerto o la salida de éste, de modo que quepa la posibilidad de una escolta de naves o aeronaves (de ala fija o helicópteros) patrulla.

Los Gobiernos Contratantes deben recordar a los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial la existencia de cualquier zona restringida temporal que hayan publicado.

4.24 Los Gobiernos Contratantes deben recomendar que los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial implanten, a la mayor brevedad posible, cualquier medida de protección que el Gobierno Contratante haya recomendado para la protección del propio buque y la de otros buques que naveguen en sus inmediaciones.

4.25 Los planes preparados por los Gobiernos Contratantes a los efectos indicados en el párrafo 4.21 deben incluir información sobre un punto de contacto apropiado del Gobierno Contratante, incluida la Administración, que se encontrará disponible las 24 horas. Estos planes deben incluir también información sobre las circunstancias en las que la Administración considera necesario pedir asistencia a los Estados ribereños vecinos y un procedimiento de coordinación entre los oficiales de protección de la instalación portuaria y los oficiales de protección del buque.

#### **Acuerdos alternativos sobre protección**

4.26 Al determinar cómo implantar el capítulo XI-2 y la Parte A del presente Código, los Gobiernos Contratantes podrán firmar uno o varios acuerdos con uno o varios Gobiernos Contratantes. El ámbito de aplicación de un acuerdo estará limitado a viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas en el territorio de las Partes en el acuerdo.

Al firmar un acuerdo, y posteriormente, los Gobiernos Contratantes deberán celebrar consultas con otros Gobiernos Contratantes y Administraciones que tengan interés en el acuerdo. Los buques que enarboles el pabellón de Estados que no sean Partes en el acuerdo sólo podrán navegar en las rutas fijas cubiertas por el acuerdo si su Administración admite que el buque deba cumplir las disposiciones del acuerdo y le exige que lo haga.

Estos acuerdos no deben en ningún caso poner en entredicho el nivel de protección de otros buques e instalaciones portuarias que no estén cubiertos por el acuerdo, y en concreto, ningún buque cubierto por un acuerdo de este tipo podrá realizar actividades de buque a buque con buques que no estén cubiertos. Toda interfaz operacional realizada por los buques cubiertos por el acuerdo estará cubierta por éste.

Se supervisará continuamente el funcionamiento de cada acuerdo, que se enmendará en función de las circunstancias y, en todo caso, se revisará cada cinco años.

#### **Acuerdos alternativos sobre protección**



4.2.7 Respecto de determinadas instalaciones portuarias, en las que se realizan operaciones limitadas o especiales, pero que reciben un tráfico superior al ocasional, podría ser adecuado garantizar el cumplimiento mediante acuerdos de protección equivalentes a los prescritos en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código. Este puede ser el caso, en especial, de terminales como los anexos a fábricas, o de zonas de carga y descarga en las que no se realizan con frecuencia operaciones.

### **Dotación**

4.28 Al establecer la dotación mínima de seguridad de un buque, la Administración debe tener en cuenta<sup>3</sup> que las disposiciones relativas a la dotación mínima de seguridad de la regla V/14<sup>4</sup> sólo se refieren a la seguridad de la navegación del buque. La Administración debe tener en cuenta asimismo la carga de trabajo adicional que pueda derivarse de la implantación del plan de protección del buque y garantizar que la dotación del buque es suficiente y eficaz. Para ello, la Administración debe verificar que los buques pueden respetar las horas de descanso y otras medidas para abordar el problema de la fatiga promulgadas por la legislación nacional, habida cuenta de todas las tareas de a bordo asignadas a los distintos miembros del personal del buque.

### **Medidas de control y cumplimiento<sup>5</sup>**

#### **Generalidades**

4.29 En la regla XI-2/9 se describen las medidas de control y cumplimiento aplicables a los buques en virtud del capítulo XI-2. Se subdividen en tres secciones distintas: control de los buques que se encuentren ya en un puerto, control de los buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante y disposiciones adicionales aplicables en ambos casos.

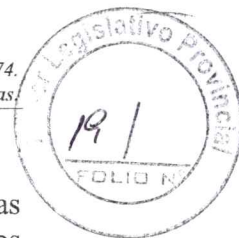
4.30 La regla XI-2/9.1, control de los buques en puerto, habilita un sistema para el control de los buques mientras se encuentran en un puerto de un país extranjero mediante el cual los funcionarios debidamente autorizados del Gobierno Contratante (funcionarios debidamente autorizados) tienen derecho a subir a bordo del buque y verificar que los certificados prescritos están en orden. Si hay motivos fundados para sospechar un incumplimiento, se podrán adoptar medidas de control, tales como inspecciones adicionales o detención del buque. Esto refleja los sistemas actuales de control<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> Véase la Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima, adoptada por la Conferencia sobre protección marítima mediante la resolución 3, en la que se invita, entre otras, que la Organización examine la resolución A.890(21) de la Asamblea - Principios relativos a la dotación de seguridad. Este examen puede comportar enmiendas a la regla V/14.

<sup>4</sup> La versión que esté en vigor en la fecha de adopción del presente Código.

<sup>5</sup> Véase la Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima, adoptada por la Conferencia sobre protección marítima mediante la resolución 3, en la que se invita, entre otras, que la Organización examine las resoluciones A.787(19) y A.882(21) de la Asamblea.

<sup>6</sup> Véanse la regla I/19 y la regla IX-6.2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado; el artículo 21 del Convenio de Líneas de Carga 1966, modificado por el Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio; los artículos 5 y 6, la regla 8 del anexo 1 y la regla 15 del Anexo 11 del Convenio MARPOL 73/78, enmendado; y el artículo X del Convenio de Formación 1978, enmendado por las resoluciones A.787 (19) y A.882 (21) de la Asamblea de la OMI.



La regla XI-2/9.1 desarrolla estos sistemas y contempla la adopción de medidas adicionales de control (que incluyen la expulsión de un buque de un puerto) cuando los funcionarios debidamente autorizados tengan motivos fundados para considerar que un buque no cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la Parte A del presente Código. La regla XI-2/9.3 describe las precauciones que tienen por objeto promover la implantación justa y proporcionada de estas medidas adicionales.

4.31 La regla XI-2/9.2 establece medidas de control para garantizar el cumplimiento aplicables a los buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante e introduce un concepto de control muy distinto en el capítulo XI-2, que se refiere únicamente a cuestiones de protección. En virtud de esta regla, se pueden tomar medidas antes de la entrada en el puerto del buque, lo que contribuye a garantizar la protección. Como en el caso de la regla XI-2/9.1, este sistema de control adicional está basado en el concepto de la existencia de motivos fundados para considerar que el buque no cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la Parte A del presente Código, pero incluye también precauciones importantes en las reglas XI-2/9.2.2 y XI-2/9.2.5, así como en la regla XI-2/9.3.

4.32 Por "motivos fundados de que el buque no cumple" se entienden pruebas o información fiable de que el buque no se ajusta a lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la Parte A del presente Código, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en esta parte del Código. Tales pruebas o información fiable pueden derivarse del dictamen profesional de un funcionario debidamente autorizado, de observaciones hechas al verificar el Certificado internacional de protección del buque o el Certificado internacional de protección del buque provisional expedido de conformidad con lo dispuesto en la Parte A del presente Código (certificado), o de otras fuentes. Incluso si el buque lleva a bordo un certificado válido, los funcionarios debidamente autorizados pueden tener motivos fundados, basados en su dictamen profesional, de que el buque no cumple esas disposiciones.

4.33 Entre los ejemplos de posibles motivos fundados en virtud de la regla XI-2/9.1 y XI-2/9.2 se incluyen los siguientes, según proceda:

- .1 comprobación, al examinar el certificado, de que no es válido o ha caducado;
- .2 prueba o información fiable de la existencia de deficiencias graves del equipo y los sistemas, documentos o dispositivos de protección prescritos en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código;
- .3 recepción de un informe o queja que, según el dictamen profesional de un funcionario debidamente autorizado, contiene información fiable que indica claramente que el buque no se ajusta a lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la Parte A del presente Código;
- .4 prueba u observación hecha por un funcionario debidamente autorizado, sobre la base de su dictamen profesional, de que el capitán o el personal del buque no están familiarizados con procedimientos de protección esenciales de a bordo o de que no se pueden llevar a cabo los ejercicios relacionados con la protección del buque o de que no se han observado tales procedimientos o no se han realizado tales ejercicios;
- .5 prueba u observación hecha por un funcionario debidamente autorizado, sobre la base de su dictamen profesional, de que miembros clave del personal del buque no



pueden establecer una comunicación correcta con ningún otro miembro clave del personal del buque con responsabilidades en materia de protección a bordo;

- .6 prueba o información fiable de que el buque ha embarcado personas o ha cargado provisiones o mercancías en una instalación portuaria, o éstas han sido transbordadas de otro buque, cuando bien la otra instalación portuaria o el otro buque incumpla el capítulo XI-2 o la Parte A del presente Código, y el buque de que se trate no haya firmado una declaración de protección marítima, ni adoptado medidas de protección adecuadas especiales o adicionales o no haya observado los procedimientos de protección del buque pertinentes;
- .7 prueba o información fiable de que el buque ha embarcado personas o ha cargado provisiones o mercancías en una instalación portuaria, o éstas hayan sido transbordadas de otra fuente (por ejemplo, otro buque o un helicóptero), cuando bien la otra instalación portuaria o la otra fuente no tenga que ajustarse a lo dispuesto en el capítulo XI-2 o en la Parte A del presente Código, y el buque de que se trate no haya adoptado medidas de protección adecuadas especiales o adicionales o no haya observado los procedimientos de protección pertinentes; y
- .8 si el buque tiene un Certificado internacional de protección del buque provisional consecutivo, expedido subsiguientemente, tal como se describe en la sección A/19.4, y si, según el dictamen profesional de un funcionario debidamente autorizado, uno de los objetivos del buque o de la compañía que solicite tal certificado es evitar el cumplimiento pleno del capítulo XI-2 y de la Parte A del presente Código con posterioridad al periodo de validez del certificado provisional inicial, tal como se describe en la sección A/19.4.4.

4.34 Puesto que las aplicaciones de la regla XI-2/9 son particularmente importantes en el ámbito del derecho internacional, esta regla debe implantarse teniendo presente la regla XI-2/2.4, puesto que pueden darse situaciones en las que bien pueden adaptarse medidas que recaen fuera del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 o en las que habrá que tener en cuenta los derechos de los buques afectados fuera del ámbito del capítulo XI-2. Por ello, la regla XI-2/9 no impide que el Gobierno Contratante adopte medidas que estén basadas en el derecho internacional y en consonancia con éste, para garantizar la seguridad o la protección de las personas, buques, instalaciones portuarias y otros bienes en los casos en los que el buque se considere un riesgo para la protección, incluso si cumple lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código.

4.35 Cuando un Gobierno Contratante imponga medidas de control a un buque, se pondrá en contacto sin demora con la Administración, facilitándole información suficiente para permitir que la Administración colabore plenamente con el Gobierno Contratante.

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

4.36 Cuando el incumplimiento sea un aparato defectuoso o documentación incompleta que lleve a la detención del buque, y el incumplimiento no pueda subsanarse en el puerto en que se efectúe la inspección, el Gobierno Contratante puede permitir que el buque se dirija hacia otro puerto, siempre que satisfaga las condiciones acordadas entre los Estados rectores de los puertos y la Administración o el capitán.



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

4.37 La regla XI-2/9.2.1 enumera la información que los Gobiernos Contratantes pueden pedir al buque como condición para su entrada en puerto. Uno de los aspectos de esta información es la confirmación de cualquier medida especial o adicional que haya adoptado el buque en las últimas 10 instalaciones portuarias que haya visitado. Entre los posibles ejemplos se incluyen los siguientes:

- .1 registro de las medidas adoptadas al visitar una instalación portuaria situada en el territorio de un Estado que no sea un Gobierno Contratante, especialmente de las medidas que habrían adoptado habitualmente instalaciones portuarias situadas en el territorio de los Gobiernos Contratantes; y
- .2 las declaraciones de protección marítima firmadas con las instalaciones portuarias, u otros buques, si procede.

4.38 Otro aspecto de la información que se enumera como posible condición para la entrada a puerto es la confinación de que se han observado los procedimientos de protección de; buque apropiados en las actividades de buque a buque realizadas en las últimas 10 instalaciones portuarias que haya visitado. Normalmente no será necesario incluir la constancia de transferencias de prácticos, aduanas, inmigración, oficiales de protección, ni de la toma de combustible, el alijo, el embarco de provisiones y la descarga de desechos por el buque dentro de las instalaciones portuarias, puesto que estos aspectos recaen habitualmente dentro del ámbito del plan de protección de la instalación portuaria. Los ejemplos de la información en que puede facilitarse incluyen los siguientes:

- .1 registro de las medidas adoptadas durante una actividad de buque a buque con un buque que enarbole el pabellón de un Estado que no sea Gobierno Contratante, especialmente de las medidas que normalmente habrían tomado los buques que enarbolan el pabellón de un Gobierno Contratante;
- .2 registro de las medidas adoptadas durante una actividad de buque a buque con un buque que enarbole el pabellón de un Gobierno Contratante, pero al que no se le exija cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código, tales como una copia de cualquier certificado de protección que se haya expedido a ese buque en virtud de otras disposiciones; y
- .3 en el caso de que se rescaten personas o mercancías en el mar, y se suban a bordo, todos los pormenores que se conozcan sobre tales personas o mercancías, incluida su identidad, si se conoce, y los resultados de cualquier verificación que se haya llevado a cabo en nombre del buque para determinar la condición jurídica de las mismas desde el punto de vista de la protección. No es la intención del capítulo XI-2 o de la Parte A del presente Código retrasar o impedir el traslado de las personas en peligro a un lugar seguro. La única intención del capítulo XI-2 y de la Parte A del presente Código es la de proporcionar a los Estados la información suficiente para que mantengan la integridad de su protección.

4.39 Cabe citar los siguientes ejemplos adicionales de información práctica relacionada con la protección que puede solicitarse como condición de entrada a puerto, a fin de contribuir a



garantizar la seguridad y la protección de las personas, las instalaciones portuarias, los buques y otros bienes:

- . 1 información recogida en el registro sinóptico continuo;
- .2 situación del buque en el momento de efectuar la notificación;
- .3 hora estimada de llegada del buque al puerto;
- .4 lista de tripulantes;
- .5 descripción general de la carga a bordo del buque;
- .6 lista de pasajeros; y
- .7 información prescrita al buque en virtud de la regla XI-2/10.

4.40 La regla XI-2/9.2.5 permite que el capitán de un buque, al ser informado de que el Estado ribereño o el Estado rector del puerto va a imponer medidas de control en virtud de la regla XI-2/9.2, retire su intención de entrar a puerto. Si el capitán retira esta intención, la regla XI-2/9 ya no será aplicable, y cualquier otra medida que se adopte debe estar basada en el derecho internacional y en consonancia con éste.

#### **Disposiciones adicionales**

4.41 En todos los casos en que se deniegue la entrada a puerto a un buque o se le expulse de un puerto, se deben comunicar todos los hechos conocidos a las autoridades de los Estados interesados. Esta comunicación incluirá lo siguiente, si se conoce:

- 1 nombre del buque, pabellón, número de identificación, distintivo de llamada, tipo de buque y carga;
- .2 motivo de la denegación de la entrada a puerto o a las zonas portuarias, o de la expulsión de las mismas;
- .3 si procede, la naturaleza de cualquier incumplimiento relacionado con la protección;
- .4 si procede, pormenores de cualquier intento de rectificación de cualquier incumplimiento, incluidas las condiciones impuestas al buque para efectuar el viaje;
- .5 último(s) puerto(s) de escala y próximo puerto de escala declarado;
- .6 hora de salida y hora estimada de llegada a esos puertos;
- .7 cualquier instrucción que se haya dado al buque, por ejemplo, sobre notificación durante el viaje;



- .8 información disponible sobre el nivel de protección al que opera el buque en ese momento;
- .9 información relativa a cualquier comunicación que el Estado rector del puerto haya mantenido con la Administración;
- .10 punto de contacto del Estado rector del puerto que efectúe la notificación, a los efectos de obtener más información;
- .11 lista de tripulantes; y
- .12 toda otra información pertinente.

4.42 Los Estados interesados con los que procede ponerse en contacto deben incluir los situados a lo largo de la derrota que el buque tenga previsto seguir hasta su próximo puerto, particularmente si desea entrar en el mar territorial de un determinado Estado ribereño. Otros Estados interesados pueden incluir los de puertos de escala anteriores, para obtener más información y resolver cuestiones relacionadas con la protección que hayan surgido en puertos anteriores.

4.43 Al imponer medidas de control y cumplimiento, los funcionarios debidamente autorizados deben garantizar que las medidas que tomen o los pasos que den son proporcionados. Tales medidas o pasos deben ser razonables, y será lo menos rigurosos y lo más breves posibles para rectificar o suavizar el incumplimiento.

4.44 La expresión "demora" utilizada en la regla XI-2/9.3.3.1 también se refiere a situaciones en las que, como resultado de las medidas que se adopten en virtud de dicha regla, se deniegue indebidamente la entrada a puerto a un buque o se le expulse indebidamente de un puerto.

#### **Buques de Estados que no sean Partes y buques de dimensiones inferiores a las determinadas en el Convenio**

4.45 Por lo que respecta a los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no es un Gobierno Contratante del Convenio y no es Parte en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio<sup>7</sup>, los Gobiernos Contratantes no deberán darles un trato más favorable. En consecuencia, las prescripciones de la regla XI-2/9 y las orientaciones que figuran en la presente Parte del Código deberán aplicarse a dichos buques.

4.46 Los buques de dimensiones inferiores a las determinadas en el Convenio están sujetos a las medidas que los Estados adoptan para mantener la protección. Tales medidas deberán adaptarse tomando en consideración las prescripciones del capítulo XI-2 y las orientaciones brindadas en la presente Parte del Código.

## **5 DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN MARÍTIMA**

### **Generalidades**

---

<sup>7</sup> Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974.



5.1 Cuando el Gobierno Contratante de la instalación portuaria, o un buque, lo estime necesario, se rellenará una Declaración de Protección Marítima (DPM).

5.1.1 La necesidad de una DPM puede desprenderse de los resultados de una evaluación de protección de la instalación portuaria, y en el plan de protección de la instalación portuaria deben indicarse las razones y circunstancias en las que se exige una DPM.

5.1.2 La necesidad de una DPM puede ser establecida por una Administración respecto de los buques con derecho a enarbolar su pabellón o puede desprenderse de los resultados de una evaluación de protección del buque, y en el plan de protección del buque debe indicarse dicha necesidad.

5.2 Es probable que se solicite una DPM en los niveles de protección más elevados, cuando el buque tenga un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria u otro buque con el cual se comunique, y para las actividades en la interfaz buque-puerto o buque-buque que entrasen mayor riesgo para las personas, los bienes o el medio ambiente, por razones propias del buque de que se trate, su carga o pasajeros o por las circunstancias que se den en la instalación portuaria, o debido a una combinación de estos factores.

5.2.1 En caso de que un buque o una Administración, en representación de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, solicite la cumplimentación de una DPM, el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) o el oficial de protección del buque (OPB) deberá acusar recibo de la solicitud y examinar las medidas de protección oportunas.

5.3 Un OPIP puede solicitar también una DPM antes de operaciones en la interfaz buque puerto cuya dificultad se haya mencionado expresamente en la evaluación de protección de la instalación portuaria. Como ejemplos cabe citar el embarque o desembarque de pasajeros y el transbordo, carga o descarga de mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas.

En la evaluación de la protección de la instalación portuaria pueden identificarse asimismo instalaciones situadas en zonas densamente pobladas, o en sus alrededores, u operaciones importantes desde el punto de vista económico que puedan requerir una DPM.

5.4 El objetivo principal de la DPM es garantizar que el buque y la instalación portuaria o los otros buques con los cuales realiza una operación de interfaz llegan a un acuerdo sobre las medidas de protección que cada uno de ellos va a adoptar, de conformidad con las disposiciones de sus respectivos planes de protección aprobados.

5.4.1 La DPM acordada debe ir firmada y fechada tanto por la instalación portuaria como por el buque o los buques, según proceda, y en ella debe quedar constancia del cumplimiento de lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código. Se debe especificar su duración y el nivel o los niveles de protección pertinentes, así como los puntos de contacto.

5.4.2 Si cambia el nivel de protección, puede ser necesario revisar la DPM o elaborar una nueva.

5.5 La DPM se debe redactar en español, francés o inglés, o en un idioma común a la instalación portuaria y al buque o los buques, según proceda.

5.6 En el apéndice I de esta Parte del Código se incluye un modelo de DPM.



## 6 OBLIGACIONES DE LA COMPAÑÍA

6.1 La regla XI-2/5 estipula que la compañía debe facilitar al capitán del buque información a fin de satisfacer sus obligaciones, de conformidad con lo dispuesto en la presente regla. Esta información deberá incluir puntos tales como:

- .1 las partes responsables del nombramiento del personal de a bordo, tales como las compañías de gestión naviera, las agencias de contratación de personal, los contratistas, los concesionarios, por ejemplo, las sucursales de comercio minorista, casinos, etc.;
- .2 las partes responsables de determinar el empleo del buque, incluidos el fletador o los Retadores por tiempo o del buque a casco desnudo o cualquier otra entidad que desempeñe tal capacidad; y
- .3 si el buque opera con arreglo a un contrato de fletamento, los datos de contacto de esas partes, incluidos los fletadores por tiempo o por viaje.

6.2 De conformidad con la regla XI-2/5, la compañía está obligada a actualizar esta información cuando se produzcan cambios de la misma.

6.3 Esta información deberá estar en español, francés o inglés.

6.4 Con respecto a los buques construidos antes del 1 de julio de 2004, esta información deberá reflejar el estado real del buque en esa fecha.

6.5 Con respecto a los buques construidos el 1 de julio de 2004 o posteriormente y los buques construidos antes del 1 de julio de 2004 que no prestaban servicio el 1 de julio de 2004, la información se deberá facilitar a partir de la fecha de inicio de la explotación del buque y deberá reflejar el estado real del buque en tal fecha.

6.6 Después del 1 de julio de 2004, cuando se retire del servicio a un buque, la información se deberá facilitar a partir de la fecha de reinicio de la explotación del buque y deberá reflejar el estado real del buque en tal fecha.

6.7 No será necesario conservar a bordo la información previamente proporcionada que no esté relacionada con el estado real del buque en esa fecha.

6.8 Cuando otra compañía asuma la responsabilidad de la explotación del buque, no será necesario conservar a bordo la información relacionada con la compañía que explotaba el buque anteriormente.

*Además, en las secciones 8, 9 y 13 figuran otras orientaciones pertinentes.*

## 7 PROTECCIÓN DEL BUQUE

*Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 8, 9 y 13.*

## 8 EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE



## Evaluación de la protección

8.1 El oficial de la compañía para protección marítima (OCPM) es responsable de garantizar que se lleva a cabo una evaluación de la protección del buque (EPB) para cada buque de la flota de la compañía. Aunque no es necesario que el OCPM lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto, siempre será en última instancia personalmente responsable de asegurarse de que se realizan adecuadamente.

8.2 Antes de iniciar una evaluación de la protección del buque, el oficial de la compañía para protección marítima debe actuar en consonancia con la información disponible sobre la evaluación de la amenaza en los puertos en los que el buque tiene previsto hacer escala o en los que embarcará o desembarcará pasajeros, y sobre las instalaciones portuarias y sus medidas de protección. El OCPM debe estudiar informes anteriores sobre requisitos de protección equiparables. Cuando sea posible, el OCPM se reunirá con las personas competentes en el buque y las instalaciones portuarias para acordar los objetivos y la metodología de la evaluación.

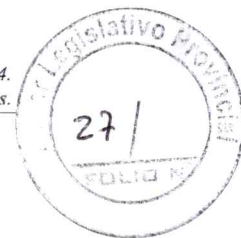
El OCPM debe observar las orientaciones específicas de los Gobiernos Contratantes.

8.3 En toda evaluación de la protección del buque deben tratarse los siguientes elementos a bordo o dentro del buque:

- .1 protección física;
- .2 integridad estructural;
- .3 sistemas de protección del personal;
- .4 normas y procedimientos;
- .5 sistemas informáticos y de telecomunicaciones, que incluyen los sistemas y redes de ordenadores; y
- .6 otras zonas que, al sufrir daños, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones realizadas a bordo del buque o dentro de una instalación portuaria, o podrían utilizarse como punto de observación para fines ilícitos.

8.4 Los encargados de la evaluación de la protección del buque deben tener la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos:

- .1 conocimiento de amenazas actuales y recurrentes para la protección;
- .2 reconocimiento y detección de armas, sustancias y artefactos peligrosos;
- .3 reconocimiento, con carácter no discriminatorio, de las características y el comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque;
- .4 técnicas que se utilizan para eludir las medidas de protección;
- .5 métodos utilizados para provocar sucesos que afectan a la protección;



- .6 efectos de los explosivos sobre las estructuras y el equipo del buque;
- .7 protección del buque;
- .8 prácticas comerciales de la interfaz buque-puerto;
- .9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;
- .10 protección física;
- .11 sistemas informáticos y de telecomunicaciones, que incluyen los sistemas y redes de ordenadores;
- .12 ingeniería naval; y
- .13 operaciones del puerto y del buque.

8.5 El oficial de la compañía para protección marítima debe obtener y registrar la información necesaria para llevar a cabo la evaluación, que incluye lo siguiente:

- .1 la disposición general del buque;
- .2 el emplazamiento de zonas a las que se debe restringir el acceso, tales como el puente, espacios de categoría A para máquinas, y otros puestos de control, según se definen en el capítulo II-2, etc.; -
- .3 la ubicación y función de todo punto de acceso, real o posible, al buque;
- .4 cambios de la marea que puedan afectar a la vulnerabilidad o a la protección del buque;
- .5 los espacios de carga y los dispositivos de estiba;
- .6 los lugares en los que se almacenan las provisiones del buque y el equipo de mantenimiento esencial;
- .7 los lugares donde se almacenan los equipajes no acompañados;
- .8 el equipo de emergencia o de reserva disponible para garantizar servicios esenciales;
- .9 el número de tripulantes del buque, las funciones de protección existentes y las prácticas existentes de la compañía respecto de los requisitos de formación;
- .10 el equipo existente de protección y de seguridad destinado a los pasajeros y a la tripulación;
- .11 las vías de escape y evacuación y los puestos de reunión necesarios para garantizar la evacuación sistemática sin riesgos del buque en caso de emergencia;



- .12 los acuerdos existentes con compañías privadas que ofrezcan servicios de protección al buque o en las aguas del puerto; y
- .13 las medidas y procedimientos de protección existentes que se encuentren en vigor, que incluyen los procedimientos de control e inspección, los sistemas de identificación, el equipo de control y vigilancia, los documentos de identidad del personal, las comunicaciones, alarmas, alumbrado, control de los accesos y otros sistemas pertinentes.

8.6 En la evaluación de la protección del buque se deben examinar todos los puntos de acceso que se identifiquen, incluidas cubiertas expuestas de intemperie, y evaluar su posible uso por personas que intenten violar las medidas de protección. Esto incluirá tanto a las personas que tengan acceso legítimo como a las que intenten entrar sin autorización.

8.7 En la evaluación de la protección del buque se deben examinar y evaluar las medidas, orientaciones, procedimientos y operaciones de protección existentes, tanto en condiciones de emergencia como en las habituales, y elaborar orientaciones sobre protección, entre las que se incluyen las relativas a:

- .1 zonas restringidas;
- .2 procedimientos de respuesta ante incendios y otras situaciones de emergencia;
- .3 grado de supervisión de la tripulación del buque, pasajeros, visitantes, vendedores, técnicos de reparación, trabajadores del muelle, etc.;
- .4 frecuencia y eficacia de patrullas de protección;
- .5 sistemas de control del acceso, que incluyen los sistemas de identificación;
- .6 sistemas y procedimientos para las comunicaciones relacionadas con la protección;
- .7 puertas de seguridad, barreras y alumbrado; y
- .8 equipo y sistemas de protección y vigilancia, si los hay.

8.8 En la evaluación de la protección del buque se deben examinar las personas, actividades, operaciones y servicios que es importante proteger. Entre éstos pueden encontrarse los siguientes:

- .1 la tripulación del buque;
- .2 los pasajeros, visitantes, vendedores, técnicos de reparación, trabajadores del muelle, etc.;
- .3 la capacidad para navegar sin riesgos y responder ante una emergencia;



- .4 la carga, especialmente mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas;
- .5 las provisiones del buque;
- .6 los equipos y sistemas para comunicaciones relacionadas con la protección del buque, si los hay; y
- .7 los equipos y sistemas de protección y vigilancia del buque, si los hay.

8.9 En la evaluación de la protección del buque se deben examinar todas las posibles amenazas, entre las que cabe mencionar los siguientes tipos de sucesos que afectan a la protección:

- .1 daños o destrucción del buque o de una instalación portuaria mediante dispositivos explosivos, incendio provocado, sabotaje o vandalismo;
- .2 secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo;
- .3 manipulación indebida de la carga, equipo o sistemas esenciales del buque o provisiones del buque;
- .4 acceso o uso no autorizado, que incluye la presencia de polizones;
- .5 contrabando de armas o equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;
- .6 utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de provocar un suceso que afecte a la protección o de su equipo;
- .7 utilización del propio buque como arma o como medio destructivo para causar daños;
- .8 ataques desde el lado del mar mientras el buque esté atracado o fondeado; y
- .9 ataques mientras el buque esté en el mar.

8.10 En la evaluación de la protección del buque se deben tener presentes todos los puntos vulnerables que se identifiquen, entre los que pueden encontrarse los siguientes:

- .1 incompatibilidad de las medidas de seguridad y protección;
- .2 asignación de tareas a bordo incompatibles con las funciones de protección;
- .3 tareas de guardia y dotación del buque, teniendo en cuenta las repercusiones sobre la fatiga de la tripulación y su grado de vigilancia y rendimiento;
- .4 cualesquiera deficiencias de formación en materia de protección que hayan sido identificadas; y



- .5 cualesquiera equipo o sistemas de protección, que incluyan los sistemas de comunicación.

8.11 El OCPM y el OPB deben tener en cuenta en todo momento los posibles efectos de las medidas de protección sobre el personal del buque, que permanece a bordo durante periodos prolongados. Al elaborar medidas de protección se deben tener especialmente presentes la conveniencia, la comodidad y la intimidad del personal del buque y su capacidad para mantener su rendimiento durante periodos prolongados.

8.12 Una vez ultimada la evaluación de la protección del buque, 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.

8.13 Si la compañía no ha realizado la evaluación de la protección del buque, el informe de la evaluación será revisado y aceptado por el OCPM.

### **Reconocimiento de la protección sobre el terreno**

8.14 El reconocimiento de la protección sobre el terreno forma parte integral de toda evaluación de la protección del buque. En dicho reconocimiento deben examinarse y evaluarse las medidas, procedimientos y operaciones de protección existentes a bordo para:

- .1 garantizar que se realicen todas las tareas de protección del buque;
- .2 supervisar las zonas restringidas y garantizar que sólo puede acceder a ellas personal autorizado;
- .3 controlar el acceso al buque, lo que incluye todo sistema de identificación;
- .4 supervisar las zonas de cubierta y las zonas alrededor del buque;
- .5 controlar el embarco de personas y de sus efectos (equipajes acompañados y no acompañados y efectos personales de la tripulación);
- .6 supervisar la manipulación de la carga y la entrega de provisiones del buque; y
- .7 garantizar que se dispone con prontitud de equipo, información y comunicaciones de protección propias del puerto.

## **9 PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE**

### **Generalidades**

9.1 El oficial de protección de la compañía (OPCM) es el responsable de garantizar que el Plan de protección del buque (PPB) se prepare y se someta a aprobación. El contenido de cada PPB variará en función del buque al que se aplique. En la evaluación de la protección del buque (EPB) se deben identificar las características especiales del buque, y las posibles amenazas y aspectos vulnerables. Al efectuar la evaluación de la protección del buque se deben tener



plenamente en cuenta estas características. Las Administraciones pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de un plan de protección del buque.

9.2 Todo PPB debe:

- .1 exponer detalladamente la organización de la protección del buque,
- .2 exponer detalladamente la organización de los enlaces del buque con la compañía, las instalaciones portuarias, otros buques y las autoridades competentes con responsabilidades en la esfera de la protección;
- .3 exponer detalladamente la configuración de los sistemas de comunicación necesarios para el funcionamiento eficaz en todo momento de las comunicaciones en el buque y de sus enlaces con otras entidades, entre las que se incluyen las instalaciones portuarias;
- .4 exponer detalladamente las medidas básicas, de carácter tanto operacional como físico, que se han adoptado para el nivel de protección 1,
- .5 exponer detalladamente las medidas adicionales que harán posible que el buque pase sin demora al nivel de protección 2 y, si es necesario, al nivel de protección 3;
- .6 prever el control y la revisión del PPB a intervalos periódicos, y su posible enmienda en consonancia con la experiencia adquirida o si se produce un cambio de la situación; y
- .7 notificar los procedimientos a los puntos de contacto de los Gobiernos Contratantes.

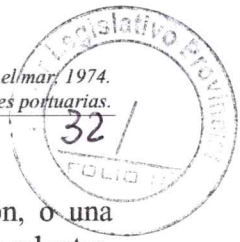
9.3 La preparación de un PPB eficaz se basa en una evaluación detenida de todos los aspectos relacionados con la protección del buque, que se traduce en concreto en un análisis detallado de las características físicas y operacionales de cada buque, que debe incluir sus travesías habituales.

9.4 Todo PPB debe ser aprobado por la propia Administración, o por una entidad reconocida en su nombre. Si una Administración delega el examen o la aprobación de un PPB en una organización de protección reconocida (OPR), dicha OPR no podrá tener ningún vínculo con cualquier otra OPR que haya preparado o haya participado en la preparación del Plan.

9.5 Los OCPM y los OPB deben elaborar procedimientos que permitan:

- .1 evaluar si todos los PPB siguen siendo eficaces en todo momento; y
- .2 preparar enmiendas al PPB después de su aprobación.

9.6 Las medidas de protección del PPB deben haberse puesto en práctica cuando se lleve a cabo el proceso de verificación inicial del cumplimiento del lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código. De lo contrario, no podrá expedirse el Certificado internacional de protección del buque prescrito.



Si posteriormente hay algún fallo del equipo o de los sistemas de protección, o una medida de protección queda en suspenso por algún motivo, la Administración debe adoptar, notificar y acordar otras medidas de protección temporales equiparables.

### **Organización y realización de las tareas de protección en el buque**

9.7 Además de las orientaciones que figuran en la sección 9.2, el PPB debe incluir los siguientes elementos para todos los niveles de protección:

- .1 las funciones y las responsabilidades de todo el personal de a bordo con tareas de protección marítima;
- .2 los procedimientos y medidas de precaución necesarios para que estas comunicaciones continuas estén garantizadas en todo momento;
- .3 los procedimientos necesarios para evaluar la eficacia en todo momento de los procedimientos y el equipo de protección, entre los que se incluyen los procedimientos para identificar y subsanar un fallo o un funcionamiento defectuoso del equipo;
- .4 los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico;
- .5 los modelos y las necesidades de mantenimiento del equipo y los sistemas de protección y vigilancia, si los hay;
- .6 los procedimientos para presentar y evaluar informes sobre posibles transgresiones o aspectos de protección preocupantes; y
- .7 los procedimientos para elaborar, mantener y actualizar un inventario de mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas a bordo, si las hay, que especificará su ubicación.

9.8 En el resto de esta sección se examinan específicamente las medidas que pueden adaptarse para cada nivel de protección, las cuales abarcan, entre otros, los siguientes aspectos:

- .1 acceso al buque por parte del personal del buque, los pasajeros, visitantes;
- .2 zonas restringidas a bordo;
- .3 manipulación de la carga;
- .4 entrega de las provisiones del buque;
- .5 gestión de equipajes no acompañados; y
- .6 vigilancia de la protección del buque.

### **Acceso al buque**



9.9 El PPB debe definir medidas de protección que abarquen todos los medios de acceso al buque señalados en la evaluación de la protección del buque. Entre éstos deben incluirse los siguientes:

- .1 escalas de acceso;
- .2 planchas de desembarco;
- .3 rampas de acceso;
- .4 puertas y portas de acceso, portillos y ventanas en el costado;
- .5 amarras y cadenas del ancla; y
- .6 grúas y maquinaria elevadora.

9.10 Para cada uno de estos elementos, el PPB debe identificar los casos en que se restringirá o prohibirá el acceso en cada nivel de protección. Para cada nivel de protección, el PPB debe especificar el tipo de restricción o prohibición que se impondrá y los medios para garantizar su observancia.

9.11 Para cada nivel de protección, el PPB debe indicar los medios de identificación necesarios para acceder al buque y para que las personas permanezcan a bordo sin ser interpeladas, lo que puede requerir el establecimiento de un sistema adecuado de identificación permanente o temporal para el personal y los visitantes, respectivamente.

Cualquier sistema de identificación que se implante a bordo debe coordinarse, en la medida de lo posible, con el que utilice la instalación portuaria.

Los pasajeros deben poder demostrar su identidad mediante su tarjeta de embarco, billete etc., pero no se les permitirá acceder a las zonas restringidas a menos que estén supervisados.

El PPB debe habilitar procedimientos para garantizar que los sistemas de identificación se actualizan con regularidad, y el abuso de estos procedimientos debe ser objeto de una sanción disciplinaria.

9.12 Se denegará el acceso al buque a las personas que no deseen o no puedan demostrar su identidad o confirmar el propósito de su visita cuando se les solicite, y se notificará, según corresponda, a los oficiales de protección del buque, de la instalación portuaria y de la compañía, y a las autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección que tales personas han intentado obtener acceso.

9.13 El PPB debe indicar la frecuencia de aplicación de los controles de acceso, especialmente si se hacen al azar o de vez en cuando.

#### *Nivel de protección 1*

9.14 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer medidas de protección para controlar el acceso al buque, pudiéndose tomar las siguientes:



- .1 comprobar la identidad de todas las personas que traten de subir a bordo del buque y verificar los motivos que tienen para hacerlo, mediante la comprobación de, por ejemplo, las instrucciones adjuntas, los billetes de los pasajeros, las tarjetas de embarque, los permisos de trabajo, etc.;
- .2 en colaboración con la instalación portuaria, el buque debe cerciorarse de que se designan zonas seguras en las que puedan someterse a inspección las personas, los equipajes (incluidos los de mano), los efectos personales y los vehículos, con su contenido;
- .3 en colaboración con la instalación portuaria, el buque debe cerciorarse de que se someten a inspección, a los intervalos especificados en el PPB, los vehículos que se vayan a cargar en buques de carga rodada, transbordadores y otros buques de pasaje de transbordo rodado antes de que suban a bordo;
- .4 separar a las personas y efectos personales que hayan pasado los controles de protección de las personas y efectos personales que aún no hayan sido sometidos a ellos;
- .5 separar a los pasajeros que están embarcando de los que están desembarcando;
- .6 identificar los puntos de acceso que deben estar protegidos o vigilados de forma continua para evitar el acceso no autorizado;
- .7 bloquear, mediante dispositivos de cierre o por otros medios, el acceso a espacios sin dotación adyacentes a zonas a las que tienen acceso los pasajeros y visitantes; e
- .8 informar a todo el personal del buque sobre aspectos de protección tales como posibles amenazas, procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos o actividades sospechosas y de la necesidad de estar atentos.

9.15 En el nivel de protección 1, todas las personas que deseen subir a un buque podrán ser sometidas a un registro. La frecuencia de tales registros, incluso de los que se efectúen al azar, quedará especificada en el PPB y la Administración debe aprobarla expresamente. Lo más práctico sería que los registros corrieran a cargo de la instalación portuaria, que colaboraría estrechamente con el buque y los efectuaría en sus proximidades.

A menos que haya motivos fundados relacionados con la protección para hacerlo, no se debe pedir a los miembros del personal del buque que registren a sus compañeros de trabajo o sus efectos personales.

Todo registro de este tipo se llevará a cabo de una manera que respete plenamente los derechos humanos del individuo y que preserve su dignidad humana básica.

#### *Nivel de protección 2*

9.16 Para el nivel de protección 2, el PPB debe establecer medidas de protección que permitan hacer frente a un riesgo más elevado de que se produzca un suceso que afecte a la protección, que pueden incluir las siguientes:



- .1 asignar personal adicional a la vigilancia de las zonas de cubierta durante los periodos de inactividad para evitar el acceso no autorizado;
- .2 limitar el número de puntos de acceso al buque, identificando los que conviene cerrar y habilitando medios para protegerlos adecuadamente;
- .3 disuadir cualquier intento de acceder al buque por el costado que dé hacia el mar, por ejemplo, apostando lanchas patrulla en colaboración con la instalación portuaria;
- .4 en estrecha colaboración con una instalación portuaria, establecer una zona restringida alrededor del costado del buque que dé hacia tierra;
- .5 aumentar la frecuencia de las inspecciones de personas, efectos personales, vehículos que estén embarcando o se estén cargando en el buque;
- .6 acompañar a los visitantes en el buque;
- .7 informar a todo el personal del buque sobre aspectos de protección específicos tales como las amenazas que se identifiquen, hacer hincapié en los procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos o actividades sospechosas y en la necesidad de estar muy atentos; y
- .8 efectuar un registro total o parcial del buque.

### *Nivel de protección 3*

9.17 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de la respuesta al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de la respuesta y la instalación portuaria, que pueden incluir:

- .1 limitar el acceso a un solo punto controlado;
- .2 autorizar el acceso únicamente de los encargados de la respuesta al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste;
- .3 dar instrucciones a las personas a bordo;
- .4 suspender el embarco y desembarco;
- .5 suspender las operaciones de manipulación de la carga, entregas, etc.;
- .6 evacuar el buque;
- .7 trasladar el buque; y
- .8 prepararse para un registro total o parcial del buque.

### **Zonas restringidas a bordo**



9.18 En el PPB deben identificarse las zonas restringidas que se designarán a bordo, especificando su extensión, los periodos en los que es válida la restricción y las medidas que van a adaptarse para controlar el acceso a esas zonas y las actividades en ellas. Las zonas restringidas tienen por objeto:

- .1 evitar el acceso no autorizado;
- .2 proteger a los pasajeros, el personal del buque y el personal de las instalaciones portuarias u otras entidades cuya presencia a bordo esté autorizada;
- .3 proteger zonas importantes para la protección dentro del buque; y
- .4 evitar la manipulación indebida de la carga y de las provisiones del buque.

9.19 En el PPB se debe garantizar que se establecen principios y prácticas claras para el control del acceso a todas las zonas restringidas.

9.20 En el PPB se debe establecer que todas las zonas restringidas estarán claramente marcadas, indicándose que el acceso a la zona queda restringido y que la presencia no autorizada dentro de la zona constituye una transgresión de las normas de protección.

9.21 Las zonas restringidas pueden incluir las siguientes:

- .1 el puente, espacios de categoría A para máquinas, y otros puestos de control, según se definen en el capítulo II-2, etc.;
- .2 los espacios que contengan equipo o sistemas de protección y vigilancia, o sus mandos, y los mandos del sistema de alumbrado; y
- .3 los espacios que contengan los sistemas de ventilación y aire acondicionado y otros espacios similares;
- .4 los espacios con acceso a los tanques de agua potable, a las bombas o a los colectores;
- .5 los espacios que contengan mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas;
- .6 los espacios de las bombas de carga y sus mandos;
- .7 los espacios de carga y los que contengan provisiones del buque;
- .8 alojamientos de la tripulación; y
- .9 toda otra zona a la que el OCPM, habida cuenta de la evaluación de la protección del buque, estime necesario restringir el acceso con el fin de garantizar la protección del buque.

*Nivel de protección 1*



9.22 En el nivel de protección 1, el PPB debe especificar las medidas de protección aplicables a las zonas restringidas pueden incluir las siguientes:

- .1 cierre o bloqueo de los puntos de acceso;
- .2 utilización de equipo de vigilancia para supervisar las zonas;
- .3 guardias o patrullas; y
- .4 utilización de dispositivos automáticos de detección de intrusos para poner sobre aviso al personal del buque de cualquier acceso no autorizado.

#### *Nivel de protección 2*

9.23 En el nivel de protección 2, se debe incrementar la frecuencia e intensidad de la vigilancia y el control del acceso a las zonas restringidas para garantizar que sólo accedan a ellas personas autorizadas. El PPB debe especificar las medidas adicionales que procede adoptar, que pueden incluir:

- .1 establecimiento de zonas restringidas en las inmediaciones de los puntos de acceso;
- .2 utilización de equipo de vigilancia continua; y
- .3 asignación de personal adicional a la guardia y patrulla de zonas restringidas.

#### *Nivel de protección 3*

9.24 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de la respuesta al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de la respuesta y la instalación portuaria, que pueden incluir:

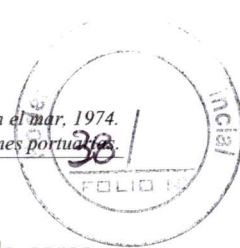
- .1 el establecimiento de zonas restringidas adicionales a bordo en las proximidades del suceso que afecta a la protección, o del lugar en el que se sospecha la existencia de una amenaza para la protección, a las que se denegará el acceso; y
- .2 el registro de zonas restringidas en el marco de un registro completo del buque.

### **Manipulación de la carga**

9.25 Las medidas de protección relativas a la manipulación de la carga tienen por objeto:

- .1 evitar la manipulación indebida; y
- .2 evitar la recepción y almacenamiento a bordo del buque de cargas que no están destinadas a ser transportadas.

9.26 Las medidas de protección, algunas de las cuales puede que tengan que aplicarse en colaboración con la instalación portuaria, deben incluir procedimientos de control de inventario



en los puntos de acceso al buque. Una vez a bordo, deberá ser posible identificar la carga y determinar que se ha aceptado para su embarco en el buque. Además, se deben tomar medidas de protección para evitar la manipulación indebida de la carga una vez que esté a bordo.

#### *Nivel de protección 1*

9.27 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer medidas que procede adoptar para la manipulación de la carga, que pueden incluir:

- .1 inspección periódica de la carga, las unidades de transporte y los espacios de carga antes y durante las operaciones de manipulación de la carga;
- .2 comprobaciones para asegurarse de que la carga que se embarca coincide con lo indicado en la documentación correspondiente;
- .3 en colaboración con la instalación portuaria, inspección, con la frecuencia estipulada en el PPB, de los vehículos que se van a cargar en buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y buques de pasaje antes de que suban a bordo; y
- .4 comprobación de los precintos u otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

9.28 El control de la carga puede realizarse con los siguientes medios:

- .1 examen visual y físico; y
- .2 uso de equipo de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

9.29 Cuando el transporte de carga sea periódico o se repita, el OCPM o el OPB podrá, tras consultarlo con la instalación portuaria, llegar a un acuerdo con el expedidor u otras partes responsables de esa carga para someterla a inspección y colocar los precintos necesarios fuera del puerto y para concertar el momento de su llegada y la documentación de apoyo necesaria. Estos acuerdos se deben notificar y concertar con el OPIP interesado.

#### *Nivel de protección 2*

9.30 En el nivel de protección 2, el PPB debe especificar las medidas de protección adicionales que procede adoptar para la manipulación de la carga, que pueden incluir:

- .1 inspecciones pormenorizadas de la carga, los espacios de carga y las unidades de transporte;
- .2 comprobaciones más detenidas, según proceda, a fin de garantizar que sólo se embarca la carga prevista;
- .3 inspecciones más frecuentes de los vehículos a bordo de los buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y buques de pasaje; y
- .4 comprobaciones más frecuentes y pormenorizadas de los precintos, u otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.



9.31 Un mayor control de la carga puede lograrse por los siguientes medios:

- .1 aumentar la frecuencia y detenimiento de los exámenes visuales y físicos;
- .2 aumentar la frecuencia en el uso de equipo de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y
- .3 coordinar medidas de protección reforzadas con el expedidor u otras partes responsables, de conformidad con los acuerdos y procedimientos ya concertados.

#### *Nivel de protección 3*

9.32 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de la respuesta al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de la respuesta y la instalación portuaria, que pueden incluir:

- .1 suspender el embarco y desembarco de carga; y
- .2 verificar el inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas que se transportan a bordo, si las hay, y comprobar su ubicación.

#### **Entrega de las provisiones de; buque**

9.33 Las medidas de protección relativas a la entrega de las provisiones del buque tienen por objeto:

- .1 comprobar la integridad del embalaje y de las provisiones del buque;
- .2 evitar que se acepten provisiones sin inspección previa;
- .3 evitar la manipulación indebida; y
- .4 evitar que se acepten provisiones del buque que no se hayan pedido.

9.34 En el caso de los buques que utilicen la instalación portuaria con regularidad podría ser conveniente acordar procedimientos para que el buque, sus proveedores y la instalación portuaria coordinen la notificación y en momento de entrega de las provisiones y de la documentación correspondiente. Siempre debe ser posible verificar que las provisiones que se entregan van acompañadas de prueba documental de que han sido pedidas por ese buque.

#### *Nivel de protección 1*

9.35 En el nivel de protección 1, el PPB debe especificar las medidas de protección que procede adoptar para la entrega de las provisiones del buque, que pueden incluir:

- .1 comprobar que las provisiones coinciden con los pedidos antes de que suban a bordo; y



- .2 asegurarse de que las provisiones del buque se estiban y sujetan inmediatamente.

### *Nivel de protección 2*

9.36 En el nivel de protección 2, el PPB debe especificar las medidas de protección adicionales que procede adoptar para la entrega de las provisiones del buque, que se traducirán en comprobaciones previas a la recepción de las provisiones a bordo e inspecciones más frecuentes.

### *Nivel de protección 3*

9.37 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de la respuesta al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de la respuesta y la instalación portuaria, que pueden incluir:

- .1 inspeccionar más detenidamente las provisiones del buque;
- .2 preparar la restricción o suspensión de la entrega de las provisiones del buque; y
- .3 rechazar la entrega de provisiones del buque.

## **Gestión de equipajes no acompañados**

9.38 El PPB debe especificar las medidas de protección que procede adoptar para garantizar que los equipajes no acompañados (es decir, todo equipaje, incluidos los efectos personales, que o esté con el pasajero o el miembro del personal del buque en el lugar de la inspección o el registro) se identifican y se someten a un examen adecuado, que puede incluir un registro, antes de aceptarlos a bordo.

No se prevé que tanto la instalación portuaria como el buque tengan que examinar estos equipajes, y si ambos cuentan con equipo adecuado, la instalación portuaria será la responsable de examinarlos.

Es esencial colaborar estrechamente con la instalación portuaria y hay que tomar las medidas necesarias para garantizar que los equipajes no acompañados se gestionan de manera segura una vez que se hayas sometido a examen.

### *Nivel de protección 1*

9.39 En el nivel de protección 1, el PPB debe especificar las medidas de protección que procede adoptar al gestionar equipajes no acompañados para garantizar que un porcentaje, que puede alcanzar el 100%, se somete a un examen o registro, para lo que puede ser necesario utilizar equipo de rayos X.

### *Nivel de protección 2*

9.40 En el nivel de protección 2, el PPB debe especificar las medidas de protección adicionales que procede adoptar al gestionar equipajes no acompañados, que deben prever que se someta a un examen con equipo de rayos X el 100% de los equipajes.



### *Nivel de protección 3*

9.41 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de la respuesta al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de la respuesta y la instalación portuaria, que pueden incluir:

- .1 someter los equipajes a un examen más detenido, por ejemplo, viéndolos por rayos X desde al menos dos ángulos distintos;
- .2 preparar la restricción o suspensión de la gestión de equipajes no acompañados; y
- .3 negarse a embarcar equipajes no acompañados en el buque.

### **Vigilancia de la protección del buque**

9.42 Desde el propio buque, se deben poder vigilar en todo momento y en cualquier circunstancia el buque y las zonas que lo rodean. Para tal vigilancia podrá utilizarse:

- .1 alumbrado;
- .2 guardias, vigilantes y personal de guardia en cubierta, incluidas patrullas; y
- .3 dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

9.43 Cuando se utilicen dispositivos automáticos de detección de intrusos, deben dar una alarma visual o sonora en un espacio con dotación o vigilancia permanente.

9.44 En el PPB deben especificarse los procedimientos y el equipo necesario para cada nivel de protección, así como los medios para garantizar que tal equipo de vigilancia funcione continuamente, teniendo en cuenta los posibles efectos de las condiciones meteorológicas o de interrupciones del suministro eléctrico.

### *Nivel de protección 1*

9.45 Para el nivel de protección 1, el PPB debe especificar las medidas de protección que procede adoptar, que pueden incluir una combinación de alumbrado, guardias y vigilantes de seguridad y equipo de vigilancia que funcione de manera continua y permita que el personal de protección observe el buque en su totalidad, prestando particular atención a las barreras y zonas restringidas.

9.46 La cubierta del buque y los accesos a éste deben estar iluminados durante las horas de oscuridad y los periodos de poca visibilidad mientras se realizan actividades en la interfaz buque - puerto o cuando el buque esté fondeado o en una instalación portuaria, según sea necesario.

Cuando estén navegando, según sea necesario, los buques deben utilizar el máximo alumbrado compatible con la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 que esté en vigor.



Para determinar la intensidad y ubicación adecuadas del alumbrado de un buque, se deberán tener en cuenta los siguientes factores:

- .1 los miembros de la tripulación deben poder ver más allá del buque, tanto hacia el muelle como hacia el mar; y
- .2 la cobertura debe incluir la superficie del buque y las zonas que lo rodean;
- .3 la cobertura debe facilitar la identificación del personal en los puntos de acceso; y
- .4 la cobertura puede obtenerse mediante la coordinación con la instalación portuaria.

#### *Nivel de protección 2*

9.47 En el nivel de protección 2, el PPB debe especificar las medidas de protección adicionales que procede adoptar para incrementar la vigilancia y supervisión, que pueden incluir:

- .1 aumento de la frecuencia y detenimiento de las patrullas de protección;
- .2 aumento de la cobertura e intensidad del alumbrado o del uso de equipo de protección y vigilancia;
- .3 asignación de personal adicional a las guardias de protección; y
- .4 coordinación de los patrulleros que vigilan los accesos por mar con la instalación portuaria y con las patrullas motorizadas o a pie en tierra, si las hay.

9.48 Puede ser necesario instalar alumbrado adicional para hacer frente al incremento de riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección. Si es preciso, se intensificará el alumbrado, coordinando los medios necesarios con la instalación portuaria para instalar alumbrado adicional en tierra.

#### *Nivel de protección 3*

9.49 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de la respuesta al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de la respuesta y la instalación portuaria, que pueden incluir:

- .1 encender todo el alumbrado del buque y el que ilumine sus inmediaciones;
- .2 encender todo el equipo de vigilancia de a bordo que pueda grabar actividades en el buque y en sus inmediaciones;
- .3 prolongar al máximo el periodo de tiempo que pueda grabar el equipo de vigilancia;
- .4 preparar una posible inspección submarina del casco del buque; y

- .5 tomar medidas, tales como hacer girar lentamente las hélices del buque, si es posible, para evitar cualquier intento de acceso submarino al casco del buque.

### **Niveles de protección diferentes**

9.50 El PPB debe incluir datos sobre las medidas que adoptará el buque si la instalación portuaria que está utilizando funciona a un nivel de protección inferior al aplicable a dicho buque.

### **Actividades no regidas por el presente Código**

9.51 El PPB debe especificar los procedimientos y medidas de protección que debe aplicar el buque cuando:

- .1 se encuentre en el puerto de un Estado que no sea un Gobierno Contratante;
- .2 establezca una interfaz con un buque al que no se aplique el presente Código<sup>8</sup>
- .3 establezca una interfaz con una plataforma fija o flotante o una unidad móvil de perforación emplazada; o
- .4 establezca una interfaz con un puerto o instalación portuaria que no tenga que ajustarse a lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código.

### **Declaraciones de protección marítima**

9.52 El PPB debe especificar cómo se responderá a las solicitudes de declaración de protección marítima de una instalación portuaria y las circunstancias en las cuales el buque propio debe solicitar una declaración.

### **Auditoría y examen**

9.53 En el PPB se deben indicar los métodos que tienen previsto utilizar el oficial de la compañía para protección marítima y el oficial de protección del buque para comprobar que el plan es eficaz en todo momento, así como los procedimientos que hay que observar para su examen, actualización o enmienda.

## **10 REGISTROS**

10.1 Deben ponerse registros a disposición de los oficiales debidamente autorizados de los Gobiernos Contratantes a fin de que pueda verificarse que se aplican las disposiciones de los planes de protección del buque.

---

<sup>8</sup> Véase la resolución 3, Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima, adoptada por la Conferencia sobre protección marítima.



10.2 Los registros pueden mantenerse en cualquier formato pero deben protegerse contra el acceso o la divulgación no autorizados.

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

*Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 8, 9 y 13.*

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

*Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 8, 9 y 13.*

## **13 FORMACIÓN, EJERCICIOS Y PRÁCTICAS SOBRE PROTECCIÓN DEL BUQUE**

13.1 El oficial de la compañía para protección marítima (OCPM), el personal competente en tierra y el oficial de protección del buque (OPB) deben tener los conocimientos necesarios, y recibir formación, de conformidad con lo dispuesto en la Parte A del presente Código, en todos o algunos de los siguientes aspectos:

- . 1 administración de la protección marítima;
- .2 convenios, códigos y recomendaciones internacionales pertinentes;
- .3 legislación y normativa gubernamental pertinente;
- .4 responsabilidades y funciones de otras organizaciones de protección;
- .5 metodología de la evaluación de protección del buque;
- .6 reconocimientos e inspecciones de protección del buque;
- .7 operaciones y condiciones del buque y del puerto;
- .8 medidas de protección del buque y la instalación portuaria;
- .9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;
- .10 técnicas de instrucción para la formación y educación en protección marítima, que incluye medidas y procedimientos de protección;
- .11 tramitación de información confidencial sobre protección y encauzamiento de comunicaciones sobre protección;
- .12 conocimiento de amenazas actuales y recurrentes para la protección;
- .13 reconocimiento y detección de armas, sustancias y artefactos peligrosos;
- .14 reconocimiento, con carácter no discriminatorio, de las características y el comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque;



- .15 técnicas que se utilizan para eludir las medidas de protección;
- .16 dispositivos y sistemas de protección, y sus limitaciones operacionales;
- .17 métodos para efectuar exámenes, inspecciones, controles y tareas de vigilancia;
- .18 métodos para efectuar registros físicos e inspecciones externas;
- .19 ejercicios y prácticas de protección, que incluyen ejercicios y prácticas coordinados con las instalaciones portuarias; y
- .20 evaluación de los ejercicios y prácticas de protección.

13.2 Además, el oficial de protección del buque debe tener los conocimientos necesarios, y recibir formación, de conformidad con lo dispuesto en la Parte A del presente Código, en todos o algunos de los siguientes aspectos:

- .1 distribución del buque;
- .2 plan de protección del buque y procedimientos conexos (incluida formación sobre cómo hacer frente a distintos escenarios posibles);
- .3 técnicas de gestión y control de multitudes;
- .4 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección; y
- .5 verificación, mantenimiento a bordo y prueba del equipo y los sistemas de protección;

13.3 Todo el personal de a bordo que tenga tareas específicas de protección debe tener suficiente conocimiento y capacidad para desempeñar adecuadamente las tareas que se le asignen, entre las que figuran, según proceda:

- 1 conocimiento de amenazas actuales y recurrentes para la protección;
- 2 detección e identificación de armas y otras sustancias o artefactos peligrosos;
- .3 reconocimiento de las características y el comportamiento de las personas que pueden suponer una amenaza para la protección del buque;
- .4 técnicas que se utilizan para eludir las medidas de protección;
- .5 técnicas de gestión y control de multitudes;
- .6 comunicaciones sobre protección;
- .7 conocimiento de los procedimientos de emergencia y los planes para contingencias;
- .8 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección;



- .9 verificación, mantenimiento a bordo y prueba del equipo y los sistemas de protección;
- .10 técnicas de inspección, control y vigilancia; y
- .11 métodos para efectuar registros de personas, efectos personales, equipajes, carga y provisiones del buque.

13.4 Todo el personal de a bordo restante debe tener suficiente conocimiento de las disposiciones pertinentes del PPB y estar familiarizado con las mismas, entre las que figuran:

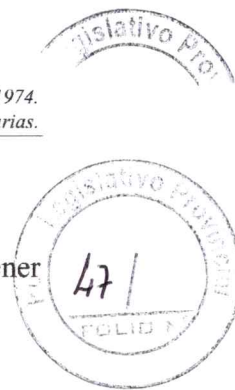
- .1 significado de cada nivel de protección y medidas que procede adoptar;
- .2 conocimiento de los procedimientos de emergencia y los planes para contingencias;
- .3 detección e identificación de armas y otras sustancias o artefactos peligrosos;
- .4 reconocimiento, con carácter no discriminatorio, de las características y el comportamiento de las personas que pueden suponer una amenaza para la protección del buque; y
- .5 técnicas que se utilizan para eludir las medidas de protección.

13.5 La finalidad de los ejercicios y prácticas es comprobar que el personal del buque tiene la debida suficiencia en las diversas tareas que se les asignen a todos los niveles de protección e identificar cualquier deficiencia de protección que sea preciso subsanar.

13.6 Con objeto de garantizar la aplicación eficaz de las disposiciones del plan de protección del buque, deben llevarse a cabo ejercicios como mínimo una vez cada tres meses. Además, en los casos en que más del 25% del personal del buque haya sido reemplazado, en un momento dado, por personal que no haya participado previamente en un ejercicio a bordo de dicho buque en los tres últimos meses, se llevará a cabo un ejercicio en el plazo de una semana, a más tardar, de haberse efectuado el reemplazo. En dichos ejercicios debe someterse a prueba cada uno de los elementos del plan, tales como las amenazas para la protección enumeradas en el párrafo 8.9.

13.7 Deben efectuarse como mínimo una vez por año civil, sin que el periodo entre tales prácticas sea superior a 18 meses, diversos tipos de prácticas, en las que podrán participar los oficiales de la compañía para protección marítima, los oficiales de protección de la instalación portuaria, las autoridades pertinentes de los Gobiernos Contratantes, así como los oficiales de protección del buque, si los hay. En dichas prácticas deben someterse a prueba las comunicaciones, la coordinación, la disponibilidad de recursos y la respuesta. Las prácticas pueden:

- .1 ser en tamaño natural o en vivo;
- .2 consistir en una simulación teórica o seminario; o
- .3 estar combinadas con otras prácticas que se realicen, como por ejemplo las de búsqueda y salvamento o las de respuesta ante una emergencia.



13.8 La participación de la compañía en una práctica con otro Gobierno Contratante debe tener el reconocimiento de la Administración.

## 14 PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

*Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 15, 16 y 18.*

## 15 EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

### Generalidades

15.1 La evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) podrá ser llevada a cabo por una organización de protección reconocida (OPR). No obstante, sólo el Gobierno Contratante podrá aprobar la evaluación de la protección de la instalación portuaria que se haya hecho.

15.2 Si un Gobierno Contratante delega en una organización no gubernamental el examen de la evaluación de la protección de la instalación portuaria y su cumplimiento, dicha organización no deberá tener ningún vínculo con cualquier otra OPR que haya efectuado o contribuido a tal evaluación.

15.3 En toda EPIP deben abordarse los siguientes elementos de la instalación portuaria:

- .1 protección física;
- .2 integridad estructural;
- .3 sistemas de protección del personal;
- .4 normas y procedimientos;
- .5 sistemas informáticos y de telecomunicaciones, que incluyen los sistemas y redes de ordenadores;
- .6 infraestructura importante de transporte;
- .7 instalaciones de servicio; y
- .8 otras zonas que, al sufrir daños, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones dentro de la zona portuaria, o podrían utilizarse como punto de observación para fines ilícitos.

15.4 Los encargados de la evaluación de la protección de la instalación deben tener la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos:

- .1 conocimiento de amenazas actuales y recurrentes para la protección;
- .2 reconocimiento y detección de armas, sustancias y artefactos peligrosos;



- .3 reconocimiento, con carácter no discriminatorio, de las características y el comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque;
- .4 técnicas que se utilizan para eludir las medidas de protección;
- .5 métodos utilizados para provocar sucesos que afectan a la protección;
- .6 efectos de los explosivos sobre las estructuras y servicios de la instalación portuaria;
- .7 protección de la instalación portuaria;
- .8 prácticas comerciales del puerto;
- .9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;
- .10 medios de protección física, por ejemplo vallas;
- .11 sistemas informáticos y de telecomunicaciones, que incluyen los sistemas y redes de ordenadores;
- .12 ingeniería civil y de transporte; y
- .13 operaciones del puerto y del buque.

### **Identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger**

15.5 La identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger es un proceso mediante el que se establece la importancia relativa de las distintas estructuras e instalaciones para el funcionamiento de la instalación portuaria.

Este proceso de identificación y evaluación es crucial, ya que sienta las bases para centrar las estrategias de atenuación de riesgos en los bienes y estructuras que más importa proteger ante un posible suceso que afecte a la protección.

Este proceso tendrá en cuenta la posible pérdida de vidas, la importancia económica del puerto, su valor simbólico y la presencia de instalaciones gubernamentales.

15.6 Hay que establecer un orden de prioridades de protección basado en la identificación y evaluación de la importancia relativa de los bienes e infraestructuras.

La preocupación esencial es evitar muertes y lesiones personales. También es importante determinar si la instalación portuaria, la estructura o la instalación puede seguir funcionando sin el bien que se esté evaluando, y en qué medida podría reestablecerse rápidamente un funcionamiento normal.

15.7 Los bienes e infraestructuras que debe considerarse importante proteger pueden incluir los siguientes:



- .1 accesos, entradas, vías de acercamiento, fondeaderos y zonas de maniobra y atraque;
- .2 instalaciones para carga, tales como terminales, zonas de almacenamiento y equipo de manipulación de la carga; -
- .3 sistemas tales como sistemas de distribución eléctrica, sistemas de radio y telecomunicaciones, sistemas informáticos y redes de ordenadores;
- .4 sistemas de gestión el tráfico en el puerto y ayudas a la navegación;
- .5 plantas eléctricas, conductos para el trasvase de carga y suministro de agua;
- .6 puentes, vías férreas, carreteras;
- .7 embarcaciones de servicio del puerto; que incluyen embarcaciones de prácticos, remolcadores, gabarras etc.;
- .8 equipo y sistemas de protección y vigilancia; y
- .9 aguas adyacentes a la instalación portuaria.

15.8 Para mejorar la protección de la instalación portuaria es esencial identificar claramente los bienes e infraestructuras en la evaluación de la instalación portuaria, determinar el orden de prioridad de las medidas de protección e indicar las decisiones relativas a la asignación de recursos.

Este proceso puede requerir la celebración de consultas con las autoridades pertinentes encargadas de estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación, utilizarse para causar daños a la instalación, observar con fines ilícitos la instalación o desviar la atención.

**Identificación de las posibles amenazas para los bienes e infraestructuras y cálculo de la probabilidad de que se materialicen, a fin de establecer y atribuir un orden de prioridad a las medidas de protección**

15.9 Deben identificarse los posibles actos que puedan suponer una amenaza para la protección de los bienes e infraestructuras, así como los métodos para llevarlos a cabo, a fin de evaluar la vulnerabilidad de un determinado bien o lugar ante un suceso que afecte a la protección y de definir las necesidades del programa de protección, la planificación y la asignación de recursos, con arreglo a un orden de prioridad.

La identificación y la evaluación de todo posible acto y del método por el que se pueda llevar a cabo estarán basadas en diversos factores, entre los que se incluirán las evaluaciones de la amenaza que hagan los organismos gubernamentales.

La identificación y evaluación de las amenazas permite que las organizaciones no tengan que partir de la hipótesis del peor caso posible al planificar y asignar recursos.



15.10 La EPIP debe incluir una evaluación, que se llevará a cabo en colaboración con las organizaciones de seguridad nacional pertinentes y tendrá por objeto determinar:

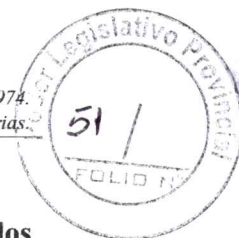
- 1 toda característica particular de la instalación portuaria, incluido el tipo de tráfico marítimo que la utiliza, que puede convertirla en blanco de un ataque;
- .2 las consecuencias probables de un ataque a la instalación portuaria, o dentro de ella, en términos de pérdida de vidas, daños a la propiedad y trastornos económicos, que incluyen la interrupción de los sistemas de transporte;
- .3 la capacidad y los objetivos de quienes puedan organizar un ataque de este tipo;  
y
- .4 el (los) posible (s) tipo (s) de ataque,

y llegar a una conclusión general sobre el nivel de riesgo para el que deben diseñarse las medidas de protección.

15.11 En la EPIP deben examinarse todas las posibles amenazas, entre las que cabe mencionar los siguientes tipos de sucesos que afectan a la protección marítima:

- .1 daños o destrucción de una instalación portuaria o de un buque; por ejemplo, mediante dispositivos explosivos, incendio provocado, sabotaje o vandalismo;
- .2 secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo;
- .3 manipulación indebida de la carga, equipo o sistemas esenciales del buque o provisiones del buque;
- .4 acceso o uso no autorizado, que incluye la presencia de polizones;
- .5 contrabando de armas o equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;
- .6 utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de provocar un suceso que afecte a la protección y su equipo;
- .7 utilización del propio buque como arma o como medio destructivo para causar daños;
- .8 bloqueo de entradas al puerto, esclusas, accesos etc.; y
- .9 ataque químico, biológico o nuclear.

15.12 Este proceso debe requerir la celebración de consultas con las autoridades pertinentes encargadas de estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación, utilizarse para causar daños a la instalación, observar con fines ilícitos la instalación o desviar la atención.



### **Identificación, selección y orden de prioridad de las medidas correctivas, cambios en los procedimientos y grado de efectividad para reducir la vulnerabilidad**

15.13 La identificación de las medidas correctivas y el establecimiento de un orden de prioridad tienen por objeto garantizar que se utilizan las medidas más eficaces para reducir la vulnerabilidad de la instalación portuaria o de una interfaz buque-puerto ante las posibles amenazas.

15.14 Las medidas de protección deben elegirse en función de factores tales como la reducción de la probabilidad de que se produzca un ataque y deben evaluarse basándose en los datos de:

- .1 reconocimientos, inspecciones y controles de protección;
- .2 consultas con los propietarios/gestores de la instalación portuaria, y los de estructuras adyacentes, si procede;
- .3 información histórica sobre sucesos que afectan a la protección; y
- .4 operaciones en la instalación portuaria.

### **Identificación de los puntos vulnerables**

15.15 La identificación de los puntos vulnerables de las estructuras físicas, los sistemas de protección del personal, los procesos u otras esferas que puedan dar lugar a sucesos que afectan a la protección sirve para determinar las posibles opciones de eliminar o atenuar el riesgo que entran. Por ejemplo, el análisis puede revelar puntos vulnerables en los sistemas de protección de una instalación portuaria o elementos clave de la infraestructura carentes de protección, tales como conductos de suministro de agua, puentes y túneles, los cuales podrían eliminarse mediante refuerzos físicos, tales como barreras permanentes, alarmas, equipo de vigilancia, etc.

15.16 La identificación de los puntos vulnerables, incluido el factor humano, en la infraestructura, las normas y los procedimientos, debe tener en cuenta los siguientes aspectos:

- .1 accesos por mar y tierra a la instalación portuaria y a los buques que estén fondeados en ella;
- .2 integridad estructural de los muelles, las instalaciones y las estructuras conexas;
- .3 procedimientos y medidas de protección existentes, incluidos los sistemas de identificación;
- .4 procedimientos y medidas de protección existentes relativos a la infraestructura y los servicios portuarios;
- .5 medidas para proteger el equipo de radio y telecomunicaciones, la infraestructura y los servicios portuarios, que incluyen los sistemas informáticos y las redes de ordenadores;
- .6 zonas adyacentes que puedan utilizarse durante un ataque o para lanzarlo;



- .7 acuerdos existentes con compañías privadas de seguridad que ofrezcan servicios de protección marítima en tierra y en las aguas del puerto;
- .8 incompatibilidades entre los procedimientos y medidas de seguridad y protección;
- .9 incompatibilidades entre las tareas asignadas en la instalación portuaria y las tareas de protección;
- .10 restricciones de dotación o del personal que vigile el cumplimiento;
- .11 deficiencias identificadas al impartir formación o durante los ejercicios, si las hay; y
- .12 deficiencias identificadas durante las operaciones diarias, después de un suceso o alerta, en informes sobre aspectos de protección preocupantes, al imponer medidas de control o en el marco de una auditoría, etc., si las hay.

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

### **Generalidades**

16.1 La preparación del Plan de protección de la instalación portuaria (PIIP) es responsabilidad del Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIPI). Aunque no es necesario que el OPIPI lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto, siempre será en última instancia personalmente responsable de asegurarse de que se realizan adecuadamente.

16.2 El contenido de cada PIIP variará en función de las circunstancias especiales de la instalación portuaria, o de las instalaciones portuarias, a que se aplique.

En la evaluación de la protección de la instalación portuaria se deben identificar las características especiales de la instalación portuaria y las posibles amenazas que han llevado a la necesidad de nombrar un OPIPI y preparar un PIIP.

Al preparar el PIIP, es preciso tener en cuenta estas características y otras consideraciones de protección locales o nacionales, a fin de tomar las medidas de protección necesarias para reducir al mínimo el riesgo de que haya un fallo de protección y las posibles consecuencias de los riesgos.

Los Estados Contratantes pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de un plan de protección de la instalación portuaria.

16.3 Todo PIIP debe:

- .1 exponer detalladamente la organización de la protección de la instalación portuaria,
- .2 exponer la organización de los enlaces de la instalación portuaria con otras autoridades competentes y la configuración de los sistemas de comunicación



necesarios para el funcionamiento eficaz en todo momento de la organización y de sus enlaces con otras entidades, entre las que se incluyen los buques que se hallen en el puerto;

- .3 exponer detalladamente las medidas básicas, de carácter tanto operacional como físico, que se han adoptado para el nivel de protección 1;
- .4 exponer detalladamente las medidas adicionales que harán posible que la instalación portuaria pase sin demora al nivel de protección 2 y, si es necesario, al nivel de protección 3;
- .5 prever el control y la revisión del PPIP a intervalos periódicos, y su posible enmienda en consonancia con la experiencia adquirida o en respuesta a un cambio de la situación; y
- .6 notificar los procedimientos pertinentes a los correspondientes puntos de contacto de los Gobiernos Contratantes.

16.4 La preparación de un PPIP eficaz se basa en una evaluación detenida de todos los aspectos relacionados con la protección de dicha instalación, e incluye en particular un análisis detallado de las características físicas y operacionales de la instalación portuaria de que se trate.

16.5 Todos los PPIP deben ser aprobados por el Gobierno Contratante bajo cuya jurisdicción esté la instalación portuaria.

Los Gobiernos Contratantes deben elaborar procedimientos para evaluar la eficacia de cada PPIP en todo momento, y pueden exigir que se enmiende el plan antes de su aprobación inicial o una vez que se haya aprobado.

En el PPIP deben contemplarse medidas para conservar los registros de todo suceso o amenaza para la protección, así como de los exámenes y auditorías, la formación, los ejercicios y simulacros, como prueba del cumplimiento de estas prescripciones.

16.6 Las medidas de protección incluidas en el PPIP deben ponerse en práctica dentro de un periodo razonable después de su aprobación, y en plan debe indicarse en qué momento se va a tomar cada medida.

Si es probable que haya algún retraso en su puesta en práctica, debe informarse de ello al Gobierno Contratante responsable de la aprobación del plan, a fin de acordar otras medidas de protección temporales satisfactorias que ofrezcan un nivel de protección equivalente durante el periodo de transición.

16.7 El uso de armas de fuego a bordo de los buques, o en sus proximidades, y en las instalaciones portuarias puede representar riesgos para la seguridad específicos y significativos, en particular con respecto a determinadas sustancias peligrosas o potencialmente peligrosas, y se deberá considerar con sumo cuidado.

En caso de que un Gobierno Contratante decida que es necesario contar con personal armado en estas zonas, ese Gobierno Contratante debe garantizar que dicho personal está



debidamente autorizado y ha recibido la pertinente formación para utilizar sus armas, y que es consciente de los riesgos específicos para la seguridad que existen en estas zonas.

Si un Gobierno Contratante autoriza el uso de armas de fuego, deberá publicar directrices particulares de seguridad sobre su uso.

El PPIP debe contener orientaciones específicas acerca de esta cuestión, especialmente con respecto a su aplicación a los buques que transportan mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas.

### **Organización y realización de las tareas de protección de la instalación portuaria**

16.8 Además de las orientaciones que figuran en la sección 16.3, el PPIP debe incluir los siguientes elementos para todos los niveles de protección:

- .1 la función y la estructura de la organización de la protección de la instalación portuaria;
- .2 las funciones, responsabilidades y requisitos de formación de todo el personal de la instalación portuaria que tenga funciones de protección marítima y las medidas de control del rendimiento necesarias para evaluar la eficacia de cada persona;
- .3 los enlaces de la organización de protección de la instalación portuaria con otras autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección;
- .4 los sistemas de comunicaciones de los que se dispone para mantener comunicaciones eficaces en todo momento entre el personal de protección de la instalación portuaria, los buques que se hallen en el puerto y, si es necesario, las autoridades nacionales y locales con responsabilidades en la esfera de la protección;
- .5 los procedimientos o medidas de precaución necesarios para que estas comunicaciones continuas estén garantizadas en todo momento;
- .6 los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico;
- .7 los procedimientos necesarios para evaluar la eficacia en todo momento de los procedimientos y el equipo de protección, entre los que se incluyen los procedimientos para identificar y subsanar un fallo o un funcionamiento defectuoso del equipo;
- .8 los procedimientos para presentar y evaluar informes relativos a posibles transgresiones o aspectos de protección preocupantes;
- .9 los procedimientos relativos a la manipulación de la carga;
- .10 los procedimientos relativos a la entrega de las provisiones del buque;



- .11 los procedimientos para elaborar, mantener y actualizar un inventario de mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas a bordo, si las hay, que especificará su ubicación; y
- .12 los medios para poner sobre aviso y obtener los servicios de las patrullas marítimas y equipos de búsqueda especializados, incluidos los expertos en búsqueda de bombas o búsquedas submarinas;
- .13 los procedimientos para ayudar a los oficiales de protección del buque a confirmar la identidad de las personas que traten de embarcar en el buque, cuando se solicite; y
- .14 los procedimientos para facilitar permisos en tierra al personal del buque o con objeto de efectuar cambios del personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de organizaciones laborales y de bienestar de la gente de mar.

16.9 En el resto de esta sección se examinan específicamente todas las medidas que pueden adaptarse para cada nivel de protección, las cuales abarcan, entre otros, los siguientes aspectos:

- .1 acceso a la instalación portuaria;
- .2 zonas restringidas dentro de la instalación portuaria;
- .3 manipulación de la carga;
- .4 entrega de las provisiones del buque;
- .5 gestión de equipajes no acompañados; y
- .6 vigilancia de la protección de la instalación portuaria.

### **Acceso a la instalación portuaria**

16.10 El PPIP debe incluir medidas de protección que abarquen todos los medios de acceso a la instalación portuaria identificados en el mismo.

16.11 Para cada uno de estos elementos, el PPIP debe identificar los lugares a los que se restringirá o prohibirá el acceso en cada nivel de protección. Para cada nivel de protección, el PPIP debe especificar el tipo de restricción o prohibición que se impondrá y los medios para garantizar su observancia.

16.12 Para cada nivel de protección, el PPIP debe indicar los medios de identificación necesarios para acceder a la instalación portuaria y para que las personas permanezcan en ella sin ser interpeladas, lo que puede requerir el establecimiento de un sistema adecuado de identificación permanente o temporal para el personal de la instalación portuaria y los visitantes, respectivamente.

Cualquier sistema de identificación que se implante a bordo debe coordinarse, en la medida de lo posible, con el que utilicen los buques que utilizan habitualmente la instalación portuaria.



Los pasajeros deben poder demostrar su identidad mediante su tarjeta de embarco, billete etc., pero no se les permitirá acceder a las zonas restringidas a menos que estén supervisados.

El PPIP debe habilitar procedimientos para garantizar que los sistemas de identificación se actualizan con regularidad, y el abuso de estos procedimientos debe ser objeto de una sanción disciplinaria.

16.13 Se denegará el acceso a la instalación portuaria a las personas que no deseen o no puedan demostrar su identidad o confirmar el propósito de su visita cuando se les solicite, notificándose al OPIP y a las autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección que tales personas han intentado obtener acceso.

16.14 El PPIP debe identificar los lugares en los que se realizará la inspección de personas, efectos personales y vehículos. Tales lugares deben estar disecados para funcionar de manera continua, con independencia de las condiciones meteorológicas, con la frecuencia especificada en el PPIP. Una vez que hayan sido sometidos a un registro, las personas, sus efectos personales y los vehículos deben acudir directamente a las zonas restringidas de espera, embarque o carga de vehículos.

16.15 El PPIP debe establecer una separación entre zonas para las personas y sus efectos, que han pasado un control y zonas para quienes no lo han hecho y, si es posible, zonas separadas para el embarque y desembarque de pasajeros, personal del buque y sus efectos, a fin de garantizar que las personas sin registrar no se mezclen con las que ya han sido registradas.

16.16 El PPIP debe indicar la frecuencia de los controles de acceso, si los hay, especialmente si se hacen al azar o de vez en cuando.

#### *Nivel de protección 1*

16.17 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer puntos de control en los que se pueden tomar las siguientes medidas:

- .1 zonas restringidas mediante vallas u otras barreras, teniendo en cuenta que el Gobierno Contratante debe aprobar los medios que se utilicen;
- .2 comprobar la identidad de todas las personas que traten de entrar en la instalación portuaria para acceder a un buque, incluidos los pasajeros, el personal del buque y los visitantes, y verificar los motivos que tienen para hacerlo, mediante la comprobación, por ejemplo, de las instrucciones adjuntas, los billetes de los pasajeros, las tarjetas de embarque, los permisos de trabajo, etc.;
- .3 controlar los vehículos utilizados por quienes deseen entrar en la instalación portuaria para acceder a un buque;
- .4 verificar la identidad del personal de la instalación portuaria y de las personas que trabajan dentro de la instalación portuaria, así como de sus vehículos;
- .5 limitar el acceso para excluir a las personas que no trabajan para la instalación portuaria o dentro de ella si no pueden identificarse debidamente;



- .6 llevar a cabo inspecciones de personas, efectos personales, vehículos y su contenido; e
- .7 identificar todo punto de acceso que no se utilice regularmente, que convendría cerrar y bloquear permanentemente.

16.18 En el nivel de protección 1, todas las personas que deseen entrar en la instalación portuaria podrán ser sometidas a un registro. La frecuencia de tales registros, incluso de los que se efectúen al azar, quedará especificada en el PPIP, y el Gobierno Contratante debe aprobarla expresamente.

A menos que haya motivos fundados relacionados con la protección para hacerlo, no se debe pedir a los miembros del personal del buque que registren a sus compañeros de trabajo o sus efectos personales.

Todo registro de este tipo se llevará a cabo de una manera que respete plenamente los derechos humanos del individuo y que preserve su dignidad humana básica.

#### *Nivel de protección 2*

16.19 En el nivel de protección 2, el PPIP debe especificar las medidas de protección adicionales que procede adoptar, que pueden incluir:

- .1 asignar personal adicional a la vigilancia de los puntos de acceso y la patrulla de las barreras que delimitan el perímetro;
- .2 limitar el número de puntos de acceso a la instalación portuaria, identificando los que conviene cerrar y habilitando medios para protegerlos adecuadamente;
- .3 habilitar medios para obstaculizar el movimiento por los demás puntos de acceso, por ejemplo, instalando barreras de seguridad;
- .4 aumentar la frecuencia de los registros de personas, efectos personales y vehículos;
- .5 denegar el acceso a los visitantes que no puedan justificar adecuadamente el acceso a la instalación portuaria; y
- .6 utilizar buques patrulla para mejorar la protección de los accesos por mar.

#### *Nivel de protección 3*

16.20 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de la respuesta al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de la respuesta y los buques que la estén utilizando, que pueden incluir:

- .1 suspender el acceso a partes o a la totalidad de la instalación portuaria;



- .2 autorizar el acceso únicamente de los encargados de la respuesta al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste;
- .3 suspender los movimientos de personas o vehículos en partes o en la totalidad de la instalación portuaria;
- .4 incrementar las patrullas de protección en la instalación portuaria;
- .5 suspender las operaciones en partes o en la totalidad de la instalación portuaria;
- .6 dirigir el movimiento de buques en partes o en la totalidad de la instalación portuaria; y
- .7 evacuar partes o la totalidad de la instalación portuaria.

### **Zonas restringidas dentro de la instalación portuaria**

16.21 En el PPIP deben identificarse las zonas restringidas que se designarán dentro de la instalación portuaria, especificando su extensión, los periodos en los que es válida la restricción, y las medidas que van a adaptarse para controlar el acceso a esas zonas y las actividades en ellas. El plan también debe incluir, en las circunstancias apropiadas, medidas para garantizar que las zonas temporalmente restringidas son sometidas a una inspección de protección tanto antes como después de constituirse la zona en cuestión. Las zonas restringidas tienen por objeto:

- .1 proteger a los pasajeros, la tripulación y al personal de la instalación portuaria y los visitantes, incluidos los que se encuentren en ella para acceder a un buque;
- .2 proteger la instalación portuaria;
- .3 proteger a los buques que utilizan la instalación portuaria, o prestan servicios en ella;
- .4 proteger lugares y zonas importantes para la protección dentro de la instalación portuaria,
- .5 proteger el equipo y los sistemas de protección y vigilancia; y
- .6 evitar la manipulación indebida de la carga y de las provisiones de los buques.

16.22 En el PPIP se debe garantizar que en todas las zonas restringidas se establecen principios y prácticas claras para el control de:

- .1 el acceso de personas;
- .2 la entrada, aparcamiento, carga y descarga de vehículos;
- .3 el movimiento y almacenamiento de carga y provisiones del buque; y
- .4 equipajes o efectos personales no acompañados.



16.23 En el PPIP se debe establecer que todas las zonas restringidas estarán claramente marcadas, indicándose que el acceso a la zona queda restringido y que la presencia no autorizada dentro de la zona constituye una transgresión de las normas de protección.

16.24 Si se utilizan sistemas automáticos de alarma, alertarán a un centro de control que pueda responder cuando se activa la alarma.

16.25 Las zonas restringidas pueden incluir las siguientes:

- .1 el litoral y las aguas que rodean el buque;
- .2 las zonas de embarco y desembarco y las zonas de espera y tramitación de pasajeros y personal del buque, que incluyen los puntos de registro;
- .3 las zonas de carga y descarga y almacenamiento de las mercancías y provisiones del buque;
- .4 los lugares en los que se deposita información importante desde el punto de vista de la protección, como los manifiestos de carga;
- .5 zonas en las que encuentran mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas;
- .6 los puestos de control de los sistemas de gestión del tráfico marítimo, las ayudas a la navegación y los edificios de control del puerto, que incluyen los puestos de control para protección y vigilancia;
- .7 zonas en las que se almacena o está situado el equipo de protección y vigilancia;
- .8 instalaciones esenciales de electricidad, radio y telecomunicaciones, agua, y otros servicios; y
- .9 otros lugares situados dentro o en las inmediaciones de la instalación portuaria a los que hay que restringir el acceso de los buques, vehículos y personas.

16.26 Las medidas de protección podrán ampliarse, con el consentimiento de las autoridades competentes, imponiendo restricciones para evitar el acceso no autorizado a estructuras desde las que se domine la instalación portuaria.

#### *Nivel de protección 1*

16.27 Para el nivel de protección 1, el PPIP debe especificar las medidas de protección que procede adoptar en las zonas restringidas, que pueden incluir:

- .1 instalar barreras permanentes o temporales para aislar la zona restringida, teniendo en cuenta que el Gobierno Contratante debe aprobar los medios que se utilicen;
- .2 establecer puntos de acceso que, cuando se encuentren en funcionamiento, puedan estar controlados por guardias de seguridad y que se puedan cerrar o bloquear eficazmente si no se utilizan;



- .3 expedir pases que deberán llevar visibles quienes tengan derecho a encontrarse dentro de la zona restringida;
- .4 marcar claramente los vehículos autorizados a entrar en las zonas restringidas;
- .5 organizar patrullas o guardias;
- .6 instalar sistemas automáticos de detección de intrusos, o equipo o sistemas de vigilancia, para detectar el acceso no autorizado o el movimiento en las zonas restringidas, y
- .7 restringir el movimiento de naves no autorizadas en las proximidades de los buques que utilicen la instalación portuaria.

### *Nivel de protección 2*

16.28 Para el nivel de protección 2, el PPIP debe indicar cómo se va a incrementar la frecuencia e intensidad de la vigilancia y el control del acceso a las zonas restringidas. El PPIP debe especificar las medidas de protección adicionales, que pueden incluir:

- .1 reforzar la eficacia de las barreras o vallas que delimitan las zonas restringidas, utilizando, por ejemplo, sistemas automáticos de detección de intrusos o patrullas;
- .2 reducir el número de puntos de acceso a las zonas restringidas y reforzar los controles aplicables a los demás accesos;
- .3 restringir el aparcamiento en las zonas adyacentes a los buques fondeados;
- .4 limitar aún más el acceso a las zonas restringidas, la actividad y el almacenamiento en esas zonas;
- .5 utilizar equipo de vigilancia supervisado de forma continua y equipo de grabación;
- .6 reforzar el número y la frecuencia de las patrullas, incluidas las patrullas en los accesos por mar, que se realicen en el perímetro de las zonas restringidas y dentro de dichas zonas;
- .7 controlar y restringir el acceso a las zonas adyacentes a las zonas restringidas; e
- .8 impedir el acceso de naves no autorizadas a las aguas adyacentes a los buques que se encuentran en la instalación portuaria.

### *Nivel de protección 3*

16.29 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de la respuesta al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de la respuesta y los buques que la estén utilizando, que pueden incluir:



- .1 establecimiento de zonas restringidas adicionales a bordo en las proximidades del suceso que afecta a la protección, o del lugar en el que se sospecha la existencia de una amenaza para la protección, a las que se denegará el acceso; y
- .2 registro de zonas restringidas en el marco de un registro completo de la instalación portuaria.

### **Manipulación de la carga**

16.30 Las medidas de protección relativas a la manipulación de la carga tienen por objeto:

- .1 evitar la manipulación indebida; y
- .2 evitar la recepción y almacenamiento en la instalación portuaria de cargas que no están destinadas a ser transportadas.

16.31 Las medidas de protección deben incluir procedimientos de control de inventario en los puntos de acceso a la instalación portuaria. Una vez en la instalación portuaria, deberá ser posible identificar la carga y las provisiones y determinar que se ha controlado y se ha aceptado para su embarco en un buque o para su almacenamiento temporal en una zona restringida antes de cargarla. Puede ser necesario restringir la entrada en la instalación portuaria de carga que no tenga una fecha de embarque definida.

#### *Nivel de protección 1*

16.32 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer medidas que procede adoptar para la manipulación de la carga, que pueden incluir:

- .1 inspección periódica de la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga situadas dentro de la instalación portuaria antes y durante las operaciones de manipulación de la carga;
- .2 comprobaciones para asegurarse de que la carga que se embarca coincide con lo indicado en el parte de entrega o en la documentación correspondiente;
- .3 inspección de vehículos; y
- .4 comprobación de los precintos u otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida cuando la carga haya entrado o esté almacenada en la instalación portuaria.

16.33 El control de la carga puede realizarse con los siguientes medios:

- .1 examen visual y físico; y
- .2 uso de equipo de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

16.34 Cuando el transporte de carga sea periódico o se repita, el OCPM o el OPB podrá, tras consultarlo con la instalación portuaria, llegar a un acuerdo con el expedidor u otras partes



responsables de esa carga para someterla a inspección y colocar los precintos necesarios fuera del puerto y para concertar el momento de su llegada y la documentación de apoyo necesaria. Estos acuerdos se deben notificar y concertar con el OPIP interesado.

#### *Nivel de protección 2*

16.35 En el nivel de protección 2, el PPIP debe especificar las medidas de protección adicionales que procede adoptar para la manipulación de la carga, que pueden incluir:

- .1 inspecciones pormenorizadas de la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga situadas dentro de la instalación portuaria;
- .2 comprobaciones más detenidas, según proceda, a fin de garantizar que sólo entra en la instalación portuaria carga debidamente documentada para su almacenamiento temporal y posterior embarque en un buque;
- .3 inspecciones más frecuentes de vehículos; y

16.36 Puede lograrse un mayor control de la carga por uno o varios de los siguientes medios:

- .1 aumentar la frecuencia y detenimiento de las inspecciones de la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga situadas dentro de la instalación portuaria (exámenes visuales y físicos);
- .2 aumentar la frecuencia en el uso de equipo de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y
- .3 coordinar medidas de protección reforzadas con el expedidor u otras partes responsables, además de los acuerdos y procedimientos ya concertados.

#### *Nivel de protección 3*

16.37 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de la respuesta al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de la respuesta y los buques que la estén utilizando, que pueden incluir:

- .1 suspender los movimientos u operaciones de carga en partes o en la totalidad de la instalación portuaria o en determinados buques; y
- .2 verificar el inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas que se transportan a bordo, si las hay, y comprobar su ubicación.

#### **Entrega de las provisiones del buque**

16.38 Las medidas de protección relativas a la entrega de las provisiones del buque tienen por objeto:

- .1 comprobar la integridad del embalaje y de las provisiones del buque;



- .2 evitar que se acepten provisiones sin inspección previa;
- .3 evitar la manipulación indebida;
- .4 evitar que se acepten provisiones del buque que no se hayan pedido;
- .5 garantizar que se inspecciona el vehículo utilizado para la entrega; y
- .6 garantizar que los vehículos utilizados para la entrega van acompañados dentro de la instalación portuaria.

16.39 En el caso de los buques que utilicen la instalación portuaria con regularidad podría ser conveniente acordar procedimientos para que el buque, sus proveedores y la instalación portuaria coordinen la notificación y en momento de entrega de las provisiones y de la documentación correspondiente. Siempre debe ser posible verificar que las provisiones que se entregan van acompañadas de prueba documental de que han sido pedidas por ese buque.

#### *Nivel de protección 1*

16.40 En el nivel de protección 1, el PPIP debe especificar las medidas de protección que procede adoptar para la entrega de las provisiones del buque, que pueden incluir:

- .1 controlar las provisiones;
- .2 notificar por adelantado la composición de la remesa, los datos del conductor y la matrícula del vehículo; e
- .3 inspeccionar el vehículo utilizado para la entrega.

16.41 El control de las provisiones de buque puede realizarse con los siguientes medios:

- .1 examen visual y físico; y
- .2 uso de equipo de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

#### *Nivel de protección 2*

16.42 En el nivel de protección 2, el PPIP debe especificar las medidas de protección adicionales que procede adoptar para la entrega de las provisiones del buque, que pueden incluir:

- .1 comprobaciones pormenorizadas de las provisiones del buque;
- .2 inspecciones pormenorizadas de los vehículos utilizados para la entrega;
- .3 coordinación con el personal del buque para comprobar que la remesa coincide con el parte de entrega antes de que entre en la instalación portuaria; y
- .4 acompañar el vehículo utilizado para la entrega dentro de la instalación portuaria.



16.43 Puede lograrse un mayor control de las provisiones del buque por uno o varios de los siguientes medios:

- .1 aumentar la frecuencia y detenimiento de las inspecciones de los vehículos utilizados para la entrega;
- .2 aumentar la frecuencia en el uso de equipo de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y
- .3 restringir o prohibir la entrada de provisiones que no vayan a salir de la instalación portuaria en un determinado periodo de tiempo.

#### *Nivel de protección 3*

16.44 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de la respuesta al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de la respuesta y los buques que la utilicen, que pueden incluir preparar la restricción o suspensión de la entrega de las provisiones del buque en partes o en la totalidad de la instalación portuaria.

#### **Gestión de equipajes no acompañados**

16.45 El PPIP debe especificar las medidas de protección que procede adoptar para garantizar que los equipajes no acompañados (es decir, todo equipaje, incluidos los efectos personales, que no esté con el pasajero o el miembro del personal del buque en el lugar de la inspección o el registro) se identifican y se someten a un examen adecuado, que puede incluir un registro, antes de que entre en la instalación portuaria y, en función de cómo esté organizado el almacenamiento, antes de su traslado de la instalación portuaria al buque.

No se prevé que tanto la instalación portuaria como el buque tengan que examinar estos equipajes, y si ambos cuentan con equipo adecuado, la instalación portuaria será la responsable de examinarlos.

Es esencial colaborar estrechamente con el buque y hay que tomar las medidas necesarias para garantizar que los equipajes no acompañados se gestionan de manera segura una vez que se hayan sometido a examen.

#### *Nivel de protección 1*

16.46 En el nivel de protección 1, el PPIP debe especificar las medidas de protección que procede adoptar al gestionar equipajes no acompañados para garantizar que un porcentaje, que puede alcanzar el 100%, se somete a un examen o registro, para lo que puede ser necesario utilizar equipo de rayos X.

#### *Nivel de protección 2*

16.47 En el nivel de protección 2, el PPIP debe especificar las medidas de protección adicionales que procede adoptar al gestionar equipajes no acompañados, que deben prever que se someta a un examen con equipo de rayos X el 100% de los equipajes.



### *Nivel de protección 3*

16.48 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de la respuesta al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de la respuesta y los buques que la utilicen, que pueden incluir:

- .1 someter los equipajes a un examen más detenido, por ejemplo, viéndolos por rayos X desde al menos dos ángulos distintos;
- .2 preparar la restricción o suspensión de la gestión de equipajes no acompañados; y
- .3 negarse a aceptar la entrada de equipajes no acompañados en la instalación portuaria.

### **Vigilancia de la protección de la instalación portuaria**

16.49 Desde la propia instalación se debe poder vigilar en todo momento, incluso en los periodos de oscuridad y visibilidad limitada, toda la instalación portuaria, los accesos por mar y tierra, las zonas restringidas dentro de la instalación portuaria, los buques que se encuentren en ella y las zonas adyacentes a éstos. Para tal vigilancia podrá utilizarse:

- .1 alumbrado;
- .2 guardias, incluidas patrullas de a pie, motorizadas y en embarcaciones, y
- .3 dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

16.50 Cuando se utilicen dispositivos automáticos de detección de intrusos, deben dar una alarma visual o sonora en un espacio con dotación o vigilancia permanente.

16.51 En el PPIP deben especificarse los procedimientos y el equipo necesario para cada nivel de protección, así como los medios para garantizar que tal equipo de vigilancia funcione continuamente, teniendo en cuenta los posibles efectos de las condiciones meteorológicas o de interrupciones del suministro eléctrico.

### *Nivel de protección 1*

16.52 Para el nivel de protección 1, el PPB debe especificar las medidas de protección que procede adoptar, que pueden incluir una combinación de alumbrado, guardias y vigilantes de seguridad y equipo de vigilancia que funcione de manera continua y permita que el personal de protección de la instalación portuaria:

- .1 observe en su totalidad la zona de la instalación portuaria, incluidos los accesos por mar y tierra;
- .2 observe los puntos de acceso, las barreras y las zonas restringidas; y
- .3 vigile zonas y movimientos en las cercanías de los buques que utilicen la instalación portuaria, lo que puede requerir la intensificación del alumbrado de los propios buques.



### *Nivel de protección 2*

16.53 En el nivel de protección 2, el PPIP debe especificar las medidas de protección adicionales que procede adoptar para incrementar la vigilancia y supervisión, que pueden incluir:

- .1 aumentar la intensidad del alumbrado y la cobertura del equipo de vigilancia, incluida la instalación de alumbrado y equipo de vigilancia adicional;
- .2 aumentar la frecuencia de patrullas de a pie, motorizadas o en embarcaciones; y
- .3 asignar más personal de protección a la vigilancia y las patrullas.

### *Nivel de protección 3*

16.54 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de la respuesta al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de la respuesta y los buques que la utilizan, que pueden incluir:

- .1 encender todo el alumbrado de la instalación portuaria y el que ilumine sus inmediaciones;
- .2 encender todo el equipo de vigilancia de la instalación portuaria que pueda grabar actividades en la instalación portuaria y en sus inmediaciones; y
- .3 prolongar al máximo el periodo de tiempo que pueda grabar el equipo de vigilancia.

### **Niveles de protección diferentes**

16.55 El PPIP debe incluir datos sobre los procedimientos y medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria si funciona a un nivel de protección inferior al aplicable a un buque que la esté utilizando.

### **Actividades no regidas por el presente Código**

16.56 El PPIP debe especificar los procedimientos y medidas de protección que debe aplicar la instalación portuaria cuando:

- .1 establezca una interfaz con un buque que haya hecho escala en un puerto de un Estado que no sea un Gobierno Contratante;
- .2 establezca una interfaz con un buque al que no se aplique el presente Código; y
- .3 establezca una interfaz con una plataforma fija o flotante o unidades móviles de perforación mar adentro que se encuentren en el lugar.

### **Declaraciones de protección marítima**



16.57 El PPIP debe indicar los procedimientos para que el OPIP, atendiendo a las instrucciones de un Gobierno Contratante, solicite una declaración de protección marítima, o para que la solicite un buque.

#### **Auditoría, examen y enmienda**

16.58 En el PPIP se deben indicar los métodos que tiene previsto utilizar el oficial de protección de la instalación portuaria para comprobar que el plan es eficaz en todo momento, así como los procedimientos que hay que observar para su examen, actualización o enmienda.

16.59 El PPIP debe examinarse a discreción del OPIP. Además, se examinará:

- .1 si cambia la EPIP de esa instalación portuaria;
- .2 si en una auditoría independiente del PPIP o en las pruebas a que someta el Gobierno Contratante a la organización de protección de la instalación portuaria se ponen de manifiesto fallos organizativos o se pone en duda que ciertos elementos importantes del PPIP aprobado sigan siendo de actualidad;
- .3 después de un suceso que afecte a la protección o una amenaza para la protección relacionados con la instalación portuaria; y
- .4 cuando se produzca un cambio en la propiedad o el control operacional de la instalación portuaria.

16.60 El OPIP puede recomendar las enmiendas necesarias al plan aprobado cuando haya sido sometido a un examen. Se deben presentar al Gobierno Contratante que aprobó inicialmente el plan, para su examen y aprobación, las enmiendas al PPIP relativas a:

- .1 cambios propuestos que modifiquen sustancialmente el enfoque adoptado para mantener la protección de la instalación portuaria; y
- .2 supresión, alteración o sustitución de barreras permanentes o equipo y sistemas de vigilancia que se consideraban anteriormente esenciales para garantizar la protección de la instalación portuaria.

El Gobierno Contratante, u otra entidad en su nombre, podrá aprobar las enmiendas propuestas, con o sin cambios. Cuando apruebe el PPIP, el Gobierno Contratante debe indicar si deben remitírsela cambios físicos o de procedimiento para su aprobación.

#### **Aprobación de los planes de protección de las instalaciones portuarias**

16.61 El Gobierno Contratante interesado tendrá que aprobar los PPIP, los cuales deberán establecer los procedimientos oportunos para:

- .1 la presentación del PPIP a los Gobiernos;
- .2 el examen de los PPIP;



- .3 la aprobación del PPIP, con o sin enmiendas;
- .4 el examen de las enmiendas que se presenten después de la aprobación; y
- .5 la auditoría o control que permita verificar que un PPIP sigue siendo eficaz después de su aprobación.

En todas las etapas se deben tomar las medidas oportunas para garantizar la confidencialidad de un PPIP.

### **Declaración de cumplimiento de instalación portuaria**

16.62 El Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentra una instalación portuaria puede expedir una Declaración de cumplimiento de instalación portuaria (DCIP) apropiada en la que se indique:

- .1 la instalación portuaria;
- .2 que la instalación portuaria cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la Parte A del Código;
- .3 el periodo de validez de la DCIP, el cual deben especificarlo los Gobiernos Contratantes, pero no deberá exceder los cinco años; y
- .4 las disposiciones de las verificaciones subsiguientes establecidas por el Gobierno Contratante y una confirmación cuando éstas se lleven a cabo.

16.63 La Declaración de cumplimiento de instalación portuaria debe seguir el formato que figura en el apéndice de la presente Parte del Código. Si el idioma utilizado no es el español, francés o inglés, el Gobierno Contratante, si lo estima oportuno, también podrá incluir una traducción a uno de esos idiomas.

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

17.1 En los casos excepcionales en que el oficial de protección del buque tenga dudas sobre la validez de los poderes de las personas que traten de embarcar en el buque con fines oficiales, el oficial de protección de la instalación portuaria deberá colaborar.

17.2 El oficial de protección de la instalación portuaria no debe ser responsable de la confirmación ordinaria de la identidad de las personas que traten de embarcar en el buque.

En las secciones 15, 16 y 18 se suministran orientaciones pertinentes adicionales.

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

18.1 El oficial de protección de la instalación portuaria debe tener conocimiento y recibir formación en todos o en algunos de los siguientes aspectos, según proceda:

- .1 administración de la protección marítima;



- .2 convenios, códigos y recomendaciones internacionales pertinentes;
- .3 legislación y normativa gubernamental pertinente;
- .4 responsabilidades y funciones de otras organizaciones de protección;
- .5 metodología de la evaluación de protección de la instalación portuaria;
- .6 reconocimientos e inspecciones de protección del buque y de la instalación portuaria;
- .7 operaciones y condiciones del buque y del puerto;
- .8 medidas de protección del buque y la instalación portuaria;
- .9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;
- .10 técnicas de instrucción para la formación y educación en protección marítima, que incluye medidas y procedimientos de protección;
- .11 tramitación de información confidencial sobre protección y encauzamiento de comunicaciones sobre protección; .
- .12 conocimiento de amenazas actuales y recurrentes para la protección;
- .13 reconocimiento y detección de armas, sustancias y artefactos peligrosos;
- .14 reconocimiento, con carácter no discriminatorio, de las características y el comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- .15 técnicas que se utilizan para eludir las medidas de protección;
- .16 dispositivos y sistemas de protección, y sus limitaciones operacionales;
- .17 métodos para efectuar exámenes, inspecciones, controles y tareas de vigilancia;
- .18 métodos para efectuar registros físicos e inspecciones externas;
- .19 ejercicios y prácticas de protección, que incluyen ejercicios y prácticas coordinados con los buques; y
- .20 evaluación de los ejercicios y prácticas de protección.

18.2 Todo el personal de la instalación portuaria con funciones específicas de protección debe tener suficiente conocimiento y recibir formación en varios de los siguientes aspectos, o en todos, según proceda:

- .1 conocimiento de amenazas actuales y recurrentes para la protección;



- .2 detección e identificación de armas y otras sustancias o artefactos peligrosos;
- .3 reconocimiento de las características y el comportamiento de las personas que pueden suponer una amenaza para la protección;
- .4 técnicas que se utilizan para eludir las medidas de protección;
- .5 técnicas de gestión y control de multitudes;
- .6 comunicaciones sobre protección;
- .7 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección;
- .8 verificación, mantenimiento a bordo y prueba del equipo y los sistemas de protección;
- .9 técnicas de inspección, control y vigilancia; y
- .10 métodos para efectuar registros de personas, efectos personales, equipajes, carga y provisiones del buque.

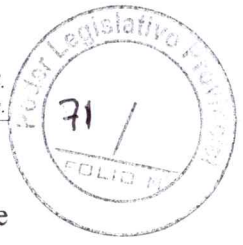
18.3 El resto del personal de la instalación portuaria debe tener suficiente conocimiento y estar familiarizado con las disposiciones pertinentes del PPIP, respecto de varios de los siguientes aspectos, o de todos, según proceda:

- .1 significado y medidas que procede adoptar para cada nivel de protección;
- .2 detección e identificación de armas y otras sustancias o artefactos peligrosos;
- .3 reconocimiento de las características y el comportamiento de las personas que pueden suponer una amenaza para la protección; y
- .4 técnicas que se utilizan para eludir las medidas de protección.

18.4 La finalidad de los ejercicios y prácticas es comprobar que el personal de la instalación tiene la debida suficiencia en las diversas tareas de protección que se le asignen, a todos los niveles de protección, e identificar cualquier deficiencia de protección que sea preciso subsanar.

18.5 Con el fin de lograr la implantación eficaz de las disposiciones del plan de protección de la instalación portuaria, deberán efectuarse ejercicios como mínimo cada tres meses, a menos que lo requieran de otra manera circunstancias particulares. En estos ejercicios deben someterse a prueba elementos individuales del plan, tales como las amenazas para la protección enumeradas en el párrafo 15.11

18.6 Deben efectuarse como mínimo una vez por año civil, sin que el periodo entre tales prácticas sea superior a 18 meses, diversos tipos de prácticas que podrán incluir la participación de los oficiales de protección de la instalación portuaria, en conjunción con las autoridades pertinentes de los Gobiernos Contratantes, oficiales de la compañía para protección marítima u oficiales de protección del buque, si los hay. Las solicitudes para la participación de oficiales de la compañía para protección marítima o de oficiales de protección del buque en prácticas



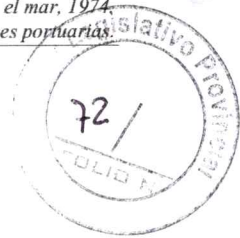
conjuntas se cursarán teniendo en cuenta las aplicaciones para la protección y las operaciones de trabajo del buque. En dichas prácticas deben someterse a prueba la comunicación, coordinación, disponibilidad de recursos y respuesta. Las prácticas pueden:

- .1 ser en tamaño natural o en vivo;
- .2 consistir en una simulación teórica o seminario; o
- .3 estar combinadas con otras prácticas que se realicen, como por ejemplo las de respuesta de emergencia u otras prácticas de las autoridades portuarias estatales.

## 19 VERIFICACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES

*No hay orientaciones adicionales.*

-----



## APÉNDICE DE LA PARTE B

### APÉNDICE 1

#### Impreso de una declaración de protección marítima

#### DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

Nombre del buque:	
Puerto de matrícula:	
Número IMO:	
Nombre de la instalación portuaria:	

La presente declaración de protección marítima es válida del.....al....., para las siguientes actividades:

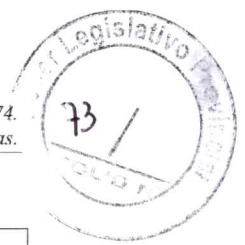
.....  
(enumerar las actividades, con los datos pertinentes)

**con arreglo a los siguientes niveles de protección**

<b>Nivel(es) de protección del buque:</b>	
<b>Nivel(es) de protección de la instalación portuaria:</b>	

La instalación portuaria y el buque acuerdan las siguientes medidas y responsabilidades en la esfera de la protección con el fin de garantizar el cumplimiento de lo prescrito en la Parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

	<i>La inclusión de las iniciales del OPB o del OPIP bajo estas columnas indica que la actividad será realizada, de conformidad con el pertinente plan aprobado, por:</i>	
Actividad	La instalación portuaria	El buque



Garantías de que se realizan todas las tareas de protección		
Vigilancia de las zonas restringidas para garantizar que sólo tiene acceso a ellas personal autorizado		
Control de los accesos a la instalación portuaria		
Control de los accesos al buque		
Vigilancia de la instalación portuaria, incluidas las zonas de atraque y las adyacentes al buque		
Vigilancia del buque, incluidas las zonas de atraque y las adyacentes		
Manipulación de la carga		
Entrega de las provisiones del buque Gestión de equipajes no acompañados		
Control del embarco de personas y sus efectos		
Garantías de que se pueden establecer con facilidad comunicaciones de protección entre el buque y la instalación portuaria		

Los firmantes del presente acuerdo certifican que las medidas de protección de la instalación portuaria y del buque, durante las actividades especificadas, se ajustan a lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la Parte A del Código que se implantarán de conformidad con las disposiciones ya estipuladas en su plan aprobado o en las medidas específicas acordadas y establecidas en el anexo adjunto.

Fecha y hora:.....

Firmado en nombre de	
la instalación portuaria:	el buque:

*(Firma del oficial de la  
Instalación portuaria)*

*(Firma del capitán o del oficial de protección  
Del buque)*

Nombre y cargo de los firmantes	
Nombre:	Nombre:
Cargo:	Cargo:

<b>Datos de contacto</b> <i>(indíquese según proceda)</i> <i>(indíquense los números de teléfono o las frecuencias o los canales radioeléctricos que se deben utilizar)</i>	
Instalación portuaria:	Buque:

Instalación portuaria

Capitán



Oficial de protección de la instalación  
portuaria

Oficial de protección del buque

Compañía

Oficial de la compañía para protección  
marítima

## APÉNDICE 2

### Impreso de una declaración de cumplimiento de una instalación portuaria

#### DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE INSTALACIÓN PORTUARIA

*(Sello oficial)*

*(Estado)*

**Declaración número:**

#### Expedida en virtud de las disposiciones de la Parte B del CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)

El Gobierno de \_\_\_\_\_  
*(nombre del Estado)*

Nombre de la instalación portuaria: .....  
Dirección de la instalación portuaria: .....

SE CERTIFICA que se ha efectuado la verificación del cumplimiento por parte de esta instalación portuaria de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la Parte A del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), y que esta instalación portuaria observa el Plan de Protección de la Instalación Portuaria aprobado. Este plan ha sido aprobado para lo siguiente *Sindíquense los tipos de operaciones, tipos de buques o actividades u otra información pertinente*> (táchese según proceda):

- Buque de pasaje
- Nave de pasaje de gran velocidad
- Nave de carga de gran velocidad
- Granelero
- Petrolero
- Quimiquero
- Gasero
- Unidades móviles de perforación mar adentro
- Buques de carga distintos de los anteriores

La presente declaración de cumplimiento es válida hasta.....  
a reserva de las pertinentes verificaciones *(que se indican en el dorso)*.  
Expedida en.....



(Lugar de expedición de la declaración)

Fecha de expedición.....

(Firma del funcionario autorizado que expide el documento)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

### REFRENDO DE LAS VERIFICACIONES

El Gobierno de <insértese el nombre del Estado> ha establecido que la validez del presente Documento de cumplimiento está sujeta a <insértese los datos pertinentes de las verificaciones (por ejemplo, la verificación obligatoria anual o una verificación no programada)>.

SE CERTIFICA que, durante una verificación efectuada de conformidad con el párrafo B/16.40.3 del Código PBIP, se ha comprobado que la instalación portuaria cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la Parte A del Código PBIP.

#### 1º VERIFICACIÓN

Firmado:.....

(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha:.....

#### 2º VERIFICACIÓN

Firmado:.....

(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha:.....

#### 3º VERIFICACIÓN

Firmado:.....

(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha:.....

#### 4º VERIFICACIÓN

Firmado:.....

(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha:.....

