

# GUÍA SOBRE PROTECCIÓN MARÍTIMA Y EL CÓDIGO PBIP

EDICIÓN DE 2012

Edición electrónica



This electronic edition is licensed to  
IENPAC MEXICO  
for 1 copy.

© International Maritime Organization

 **OMI** ORGANIZACIÓN  
MARÍTIMA  
INTERNACIONAL

GUÍA SOBRE  
**PROTECCIÓN MARÍTIMA**  
Y EL **CÓDIGO PBIP**

EDICIÓN DE 2012

EDICIÓN ELECTRÓNICA

*Edición impresa (ISBN 978-92-801-3110-9) publicada por la*  
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL  
4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR

[www.imo.org](http://www.imo.org)

*Edición electrónica 2013*

PUBLICACIÓN DE LA OMI
-----------------------

Número de venta: IA116S
-------------------------

La presente publicación se ha preparado utilizando documentos oficiales de la OMI, y se ha hecho todo lo posible para eliminar los errores y reproducir fielmente el texto o textos originales.  
En caso de discrepancia entre los textos, prevalecerá el texto oficial de la OMI.

Copyright © Organización Marítima Internacional 2012

*Reservados todos los derechos.  
No está permitida la reproducción de ninguna parte  
de esta publicación, ni su tratamiento informático,  
ni su transmisión, de ninguna forma, ni por ningún medio,  
sin la autorización previa y por escrito de la  
Organización Marítima Internacional.*

*Pueden obtenerse derechos de reproducción y de traducción para esta obra.  
Para más información diríjase al Servicio de Publicaciones  
de la OMI en [copyright@imo.org](mailto:copyright@imo.org).*

## **Guía sobre protección marítima y el Código PBIP**

*Orientaciones relativas a las instalaciones portuarias, los puertos y los buques*

### **Descargo de responsabilidades**

La presente Guía tiene por objeto refundir el material de la OMI existente relacionado con la protección marítima en una guía que facilita la lectura del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el *Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias* (Código PBIP), a fin de ayudar a los Estados a promover la protección marítima mediante la elaboración del marco jurídico necesario, las prácticas, los procedimientos y materiales conexos y los recursos humanos y técnicos necesarios. La Guía está destinada a asistir a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS en la implantación y verificación del cumplimiento y la aplicación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, así como a servir de ayuda y referencia para las personas encargadas de llevar a cabo actividades de creación de capacidad en el ámbito de la protección marítima.

Si bien las orientaciones que figuran en la presente Guía se han elaborado con las aportaciones de profesionales de la protección marítima a nivel internacional y se basan en prácticas y procedimientos de protección marítima reconocidos universalmente, las prácticas y los procedimientos propuestos no son los únicos medios para implantar las medidas de protección marítima del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP y puede haber otros métodos igualmente adecuados y eficaces para cumplir las prescripciones. Asimismo se reconoce que, debido a la diversidad de las estructuras jurídicas y administrativas de cada Estado, es posible que sea necesario modificar las prácticas y los procedimientos propuestos en el texto a fin de adaptarlos a dichas estructuras.

Las orientaciones que figuran en la presente Guía no tienen por objeto reemplazar, sustituir, contradecir, anular o invalidar ninguna ley internacional o nacional de ningún Estado ni ningún otro instrumento elaborado por la Organización y no deberían interpretarse ni aplicarse de manera que menoscaben el cumplimiento de las prescripciones sobre protección marítima de cada Estado, las cuales deberían, en cualquier caso, prevalecer sobre toda orientación no obligatoria incluida en el presente documento, que el Estado interesado podría no haber adoptado.

Los usuarios de la presente Guía deberían tener en cuenta que las referencias a los instrumentos de la OMI podrán quedar obsoletas debido a la adopción de instrumentos más recientes. Por consiguiente, se invita a los usuarios a que consulten con sus Administraciones nacionales o con el sitio de la OMI en la Red para informarse sobre el estado de los instrumentos referenciados.



# Índice

Página

## Guía sobre protección marítima y el Código PBIP

<b>Prólogo</b> .....	xv
<b>Sección 1 – Introducción</b> .....	1
1.1 Objeto de la Guía. ....	1
1.2 Estructura .....	1
1.3 Fuentes. ....	2
1.4 Visión general de las medidas de protección marítima .....	2
Orígenes. ....	2
El Convenio SOLAS .....	3
Las enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS. ....	3
Resoluciones de la Conferencia. ....	4
Una panorámica resumida de las medidas de protección marítima .....	4
Calendario .....	5
1.5 Beneficios y desafíos que conlleva la implantación de las medidas de protección marítima ..	5
1.6 Mantenimiento de la toma de conciencia de la protección .....	7
Introducción. ....	7
Programas de toma de conciencia de la protección. ....	8
1.7 Abreviaturas .....	9
1.8 Definiciones .....	10
Apéndice 1.1 – Referencias sobre las responsabilidades gubernamentales y del sector . . . .	16
Apéndice 1.2 – Material de orientación de la OMI para la protección marítima, 1986-2011.	17
Apéndice 1.3 – Sitios en la Red que contienen programas de toma de conciencia de la protección. ....	22
<b>Sección 2 – Responsabilidades de los Gobiernos y sus autoridades nacionales en materia de protección</b>	
2.1 Introducción. ....	23
2.2 Legislación nacional .....	25
Introducción. ....	25
Experiencia adquirida hasta la fecha .....	25
Legislación relativa a las medidas de protección marítima .....	26
Ampliación de la aplicación de las medidas de protección marítima .....	31
2.3 Organizaciones dentro del propio Gobierno. ....	31
Estructuras organizativas. ....	31
Delegación de responsabilidad .....	32

	<i>Página</i>
<b>2.4</b> Mecanismos de coordinación del Gobierno . . . . .	32
Introducción . . . . .	32
Marco o estrategia nacional de protección marítima . . . . .	33
Comités nacionales de protección marítima . . . . .	33
Participación en organizaciones internacionales y regionales . . . . .	35
<b>2.5</b> Organizaciones de protección reconocidas . . . . .	35
Introducción . . . . .	35
Delegación de responsabilidades permitidas . . . . .	36
Autorización . . . . .	36
Supervisión . . . . .	37
Experiencia adquirida hasta la fecha . . . . .	37
<b>2.6</b> Niveles de protección . . . . .	37
Introducción . . . . .	37
Establecimiento del nivel de protección . . . . .	38
Comunicación del nivel de protección . . . . .	39
<b>2.7</b> Declaraciones de protección marítima . . . . .	40
Introducción . . . . .	40
Establecimiento de la obligación de la declaración de protección marítima . . . . .	41
Acuerdos entre Gobiernos . . . . .	42
Declaraciones de protección marítima continuas . . . . .	42
Zona económica exclusiva y plataforma continental . . . . .	43
Conservación . . . . .	43
Solicitud por parte de una instalación portuaria . . . . .	43
Solicitud por parte de un buque . . . . .	43
<b>2.8</b> Responsabilidades de las instalaciones portuarias en materia de protección . . . . .	43
Designación de las instalaciones portuarias . . . . .	43
Límites de la instalación portuaria . . . . .	44
Notificación . . . . .	45
Instalaciones portuarias no regidas por el Convenio SOLAS . . . . .	45
Comités de protección portuaria . . . . .	46
Oficiales de protección de la instalación portuaria . . . . .	46
Evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias . . . . .	46
Planes de protección de las instalaciones portuarias . . . . .	47
Registros de protección . . . . .	48
Revisión de un PPIP aprobado . . . . .	48
Enmiendas a un PPIP aprobado . . . . .	49
Auditorías internas . . . . .	49
Medidas y procedimientos de protección . . . . .	49
Declaración de cumplimiento . . . . .	50
<b>2.9</b> Responsabilidades de protección del buque . . . . .	50
Nombramiento y cualificaciones del personal de protección . . . . .	50
Evaluaciones de la protección del buque . . . . .	51
Planes de protección del buque . . . . .	52

	<i>Página</i>
Notificación de fallos de los sistemas y equipos de protección . . . . .	54
Interdicción en el mar . . . . .	54
Conservación de las pruebas tras un suceso que afecta a la protección marítima . . . . .	55
Notificación de sucesos que afectan a la protección marítima . . . . .	55
Registros de protección . . . . .	55
Auditorías internas . . . . .	55
Medidas y procedimientos de protección . . . . .	56
Registros sinópticos continuos . . . . .	56
Dotación . . . . .	56
<b>2.10</b> Certificados internacionales de protección del buque . . . . .	56
Introducción . . . . .	56
Expedición . . . . .	57
Verificaciones . . . . .	57
Periodo de validez . . . . .	58
Pérdida de la validez . . . . .	58
Medidas correctivas . . . . .	59
Buques fuera de servicio . . . . .	59
Certificados internacionales de protección del buque provisionales . . . . .	59
Inspección de los buques . . . . .	60
<b>2.11</b> Medidas de control y cumplimiento . . . . .	61
Introducción . . . . .	61
Funcionarios debidamente autorizados . . . . .	61
Procedimientos de información previa a la llegada . . . . .	62
Motivos fundados . . . . .	62
Inspección del buque en el puerto . . . . .	63
Notificaciones . . . . .	65
Amenaza inmediata para la protección . . . . .	65
Experiencia adquirida hasta la fecha . . . . .	65
<b>2.12</b> Comunicaciones de protección del buque . . . . .	65
Disposiciones relativas a los sistemas de alerta e identificación . . . . .	65
Sistemas de alerta de protección del buque . . . . .	66
Sistemas de identificación automática . . . . .	67
Información previa a la llegada . . . . .	67
Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques . . . . .	68
<b>2.13</b> Acuerdos alternativos sobre protección . . . . .	70
Introducción . . . . .	70
Ámbito de aplicación . . . . .	70
Procedimiento . . . . .	70
Revisión . . . . .	71
Experiencia adquirida hasta la fecha . . . . .	71
<b>2.14</b> Disposiciones de protección equivalentes . . . . .	71

	<i>Página</i>
<b>2.15</b> Medidas coercitivas . . . . .	72
Introducción . . . . .	72
Enfoque progresivo . . . . .	73
Asesoramiento . . . . .	73
Notificación oficial . . . . .	74
Deficiencias graves de protección . . . . .	74
Restricción o suspensión de actividades . . . . .	74
Suspensión o retirada de un PPIP aprobado o un PPB aprobado . . . . .	75
Imposición de sanciones . . . . .	75
<b>2.16</b> Formación de los funcionarios gubernamentales con responsabilidades de protección. . . . .	75
Introducción . . . . .	75
Obligaciones de los funcionarios. . . . .	75
Prescripciones en materia de formación . . . . .	77
Código de conducta . . . . .	78
Documentos de identificación . . . . .	79
<b>2.17</b> Supervisión nacional. . . . .	79
Introducción . . . . .	79
Consideraciones relativas al acceso de la gente de mar . . . . .	80
Inspecciones de las instalaciones portuarias . . . . .	81
<b>2.18</b> Otros instrumentos y orientaciones adicionales relacionados con la protección publicados por la OMI . . . . .	83
Introducción . . . . .	83
Buques no regidos por el Convenio SOLAS. . . . .	83
Protección del puerto . . . . .	85
Convenio SUA . . . . .	86
Actividades mar adentro . . . . .	86
Cuestiones concretas sobre protección . . . . .	86
<b>2.19</b> Información a la OMI . . . . .	87
Introducción . . . . .	87
Sistema mundial integrado de información marítima . . . . .	87
Puntos de contacto nacionales . . . . .	87
Instalaciones portuarias. . . . .	88
Legislación nacional . . . . .	88
Más información. . . . .	89
Apéndice 2.1 – Cuestionario de implantación para las autoridades designadas . . . . .	89
Apéndice 2.2 – Cuestionario de implantación para las Administraciones. . . . .	92
Apéndice 2.3 – Criterios para seleccionar las organizaciones de protección reconocidas. . . . .	95
Apéndice 2.4 – Ejemplo de modelo de aprobación del plan de protección de la instalación portuaria . . . . .	97
Apéndice 2.5 – Declaración de cumplimiento de la instalación portuaria . . . . .	107
Apéndice 2.6 – Modelo de certificado internacional de protección del buque. . . . .	109
Apéndice 2.7 – Modelo de certificado internacional de protección del buque provisional. . . . .	114
Apéndice 2.8 – Ejemplo de lista de comprobación de una inspección de protección del buque . . . . .	116

	<i>Página</i>
Apéndice 2.9 – Ejemplo de aviso de incumplimiento . . . . .	122
Apéndice 2.10 – Ejemplo de currículum de formación básica para los funcionarios de las autoridades nacionales . . . . .	123
Apéndice 2.11 – Ejemplo de modelo de notificación de una inspección de protección de la instalación portuaria . . . . .	125
Apéndice 2.12 – Datos de los puntos de contacto de la autoridad nacional . . . . .	132
Apéndice 2.13 – Datos de las instalaciones portuarias . . . . .	133
Apéndice 2.14 – Informe sobre la imposición de una medida de control y cumplimiento . . .	134
<b>Sección 3 – Responsabilidades de los explotadores de una instalación portuaria y un puerto en materia de protección</b>	
<b>3.1</b> Introducción . . . . .	137
<b>3.2</b> Marco de protección . . . . .	138
Definición de la instalación portuaria . . . . .	138
Organizaciones de protección reconocidas . . . . .	138
Acuerdos alternativos sobre protección . . . . .	139
Disposiciones de protección equivalentes . . . . .	139
<b>3.3</b> Cambios en los niveles de protección . . . . .	139
<b>3.4</b> Declaraciones de protección marítima . . . . .	140
<b>3.5</b> Personal encargado de la protección . . . . .	141
Oficiales de protección de la instalación portuaria . . . . .	141
Otros miembros del personal de la instalación portuaria con funciones de protección . . . . .	143
El resto del personal de la instalación portuaria . . . . .	143
Accreditaciones para fines de protección . . . . .	144
<b>3.6</b> Evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias . . . . .	144
Introducción . . . . .	144
Realización de la EPIP . . . . .	144
Elaboración de informes sobre la EPIP . . . . .	145
Cobertura de varias instalaciones en la EPIP . . . . .	145
Actualización de la EPIP . . . . .	145
<b>3.7</b> Planes de protección de las instalaciones portuarias . . . . .	145
Introducción . . . . .	145
Preparación y mantenimiento de los PPIP . . . . .	146
<b>3.8</b> Implantación del plan de protección de la instalación portuaria . . . . .	147
Introducción . . . . .	147
Planificación y realización de ejercicios y prácticas . . . . .	147
Notificación de sucesos que afectan a la protección marítima . . . . .	148
Protección de la información . . . . .	149
Acceso a tierra de la gente de mar y visitas a bordo de los buques . . . . .	149
Realización de autoevaluaciones . . . . .	150
Prevención del acceso no autorizado . . . . .	151
Protección eficaz de la carga y las provisiones del buque . . . . .	151

	<i>Página</i>
<b>3.9</b> Protección del puerto . . . . .	151
Introducción . . . . .	151
Comités de protección portuaria . . . . .	152
Oficiales de protección portuaria . . . . .	153
Evaluaciones de la protección de los puertos . . . . .	154
Planes de protección de los puertos . . . . .	155
<b>3.10</b> Directrices para los puertos y los puertos deportivos no regidos por el Convenio SOLAS . . . . .	155
Apéndice 3.1 – Modelo de declaración de protección marítima . . . . .	157
Apéndice 3.2 – Matriz de competencia para los oficiales de protección de la instalación portuaria . . . . .	159
Apéndice 3.3 – Matriz de competencia para el personal de la instalación portuaria con tareas de protección . . . . .	161
Apéndice 3.4 – Matriz de competencia para el personal de la instalación portuaria sin tareas de protección . . . . .	163
Apéndice 3.5 – Ejemplo de evaluación de la protección de la instalación portuaria y proceso de aprobación del plan . . . . .	164
Apéndice 3.6 – Ejemplos de sitios en internet con material de orientación sobre la elaboración, actualización e implantación de planes de protección de instalaciones portuarias . . . . .	165
Apéndice 3.7 – Manual del APEC de ejercicios y prácticas de protección marítima para las instalaciones portuarias: Índice . . . . .	166
Apéndice 3.8 – Lista de comprobación de la implantación para los explotadores de instalaciones portuarias . . . . .	168

## **Sección 4 – Responsabilidades de los armadores en materia de protección**

<b>4.1</b> Introducción . . . . .	187
<b>4.2</b> Marco de protección . . . . .	188
Ámbito de aplicación de las medidas de protección marítima . . . . .	188
Visión general de las responsabilidades de la compañía naviera . . . . .	189
Participación en los comités de protección portuaria . . . . .	189
Organizaciones de protección reconocidas . . . . .	189
Acuerdos alternativos sobre protección . . . . .	190
Disposiciones de protección equivalentes . . . . .	190
<b>4.3</b> Cambios en los niveles de protección . . . . .	190
<b>4.4</b> Declaraciones de protección marítima . . . . .	191
<b>4.5</b> Personal de protección del buque . . . . .	193
Introducción . . . . .	193
Oficiales de las compañías para la protección marítima . . . . .	193
Oficiales de protección del buque . . . . .	195
Personal de a bordo que tenga asignadas tareas específicas de protección . . . . .	196
Todo el personal de a bordo . . . . .	197
Acreditaciones para fines de protección . . . . .	198
<b>4.6</b> Comunicaciones de protección del buque . . . . .	198
Sistemas de alerta de protección del buque . . . . .	198

	<i>Página</i>
Sistemas de identificación automática . . . . .	199
Información previa a la llegada . . . . .	200
Sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance. . . . .	200
<b>4.7</b> Evaluaciones de la protección del buque. . . . .	200
Introducción. . . . .	200
Realización y documentación de la EPB . . . . .	201
Elaboración de informes sobre la EPB . . . . .	201
Actualización de la EPB . . . . .	202
<b>4.8</b> Planes de protección del buque . . . . .	202
Introducción. . . . .	202
Preparación y mantenimiento de los PPB . . . . .	202
Planificación y realización de ejercicios y prácticas en relación con la protección del buque.	204
Acceso al buque de los funcionarios gubernamentales, los servicios de respuesta para casos de emergencia y los prácticos . . . . .	205
Permiso de tierra y acceso a los servicios para la gente de mar en tierra . . . . .	205
Notificación de sucesos que afectan a la protección marítima. . . . .	206
Realización de autoevaluaciones. . . . .	208
Mantenimiento de registros a bordo . . . . .	208
Revisión y enmienda de un PPB aprobado . . . . .	209
<b>4.9</b> Certificado internacional de protección del buque . . . . .	210
<b>4.10</b> Medidas de control y cumplimiento . . . . .	210
<b>4.11</b> Directrices para los buques no regidos por el Convenio SOLAS . . . . .	212
Introducción. . . . .	212
Orientaciones generales . . . . .	212
Apéndice 4.1 – Ejemplo de declaración de protección marítima para una interfaz buque-buque. . . . .	214
Apéndice 4.2 – Matriz de competencia para los oficiales de la compañía para la protección marítima. . . . .	216
Apéndice 4.3 – Matriz de competencia para los oficiales de protección del buque . . . . .	218
Apéndice 4.4 – Matriz de competencia para el personal de a bordo que tenga asignadas tareas específicas de protección. . . . .	221
Apéndice 4.5 – Matriz de competencia: toma de conciencia de la protección para todo el personal de a bordo . . . . .	223
Apéndice 4.6 – Conjunto normalizado de datos de información previa a la llegada relacionada con la protección . . . . .	224
Apéndice 4.7 – Ejemplo de evaluación de la protección del buque y proceso de aprobación del plan . . . . .	227
Apéndice 4.8 – Ejemplos de sitios en internet con material de orientación sobre la elaboración y validación de planes de protección del buque. . . . .	228
Apéndice 4.9 – Lista de comprobación de la implantación para el personal de protección del buque . . . . .	229

	<i>Página</i>
Apéndice 4.10 – Lista de comprobación de la implantación para las compañías navieras y sus OCPM . . . . .	248
Apéndice 4.11 – Información general sobre prácticas de protección para todos los armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS . . . . .	266
 <b>Sección 5 – Marco para llevar a cabo evaluaciones de protección</b>	
<b>5.1</b> Introducción . . . . .	275
<b>5.2</b> Fase de evaluación previa . . . . .	275
Registro de riesgos . . . . .	275
Establecimiento de equipos de evaluación . . . . .	276
Cartografía del proceso . . . . .	276
Elaboración de un inventario . . . . .	276
Selección de la metodología . . . . .	276
<b>5.3</b> Fase de evaluación de la amenaza . . . . .	278
<b>5.4</b> Fase de valoración del impacto . . . . .	279
<b>5.5</b> Fase de evaluación de la vulnerabilidad . . . . .	280
<b>5.6</b> Fase de valoración del riesgo . . . . .	282
<b>5.7</b> Fase de gestión de riesgos . . . . .	282
Apéndice 5.1 – Ejemplos de fuentes en internet de metodologías de evaluación de la protección . . . . .	284
 <b>Resoluciones de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas en diciembre de 2002</b>	
<b>Resolución 1 de la Conferencia – Adopción de enmiendas al Anexo del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 . . . . .</b>	<b>287</b>
<b>Resolución 2 de la Conferencia – Adopción del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias . . . . .</b>	<b>303</b>
<b>Preámbulo . . . . .</b>	<b>304</b>
 <b>Código PBIP</b>	
<b>Prólogo . . . . .</b>	<b>309</b>
 <b>Parte A: Prescripciones obligatorias relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del Anexo del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado</b>	
<b>1</b> Generalidades . . . . .	<b>311</b>
<b>2</b> Definiciones . . . . .	<b>312</b>
<b>3</b> Ámbito de aplicación . . . . .	<b>313</b>
<b>4</b> Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes . . . . .	<b>313</b>
<b>5</b> Declaración de protección marítima . . . . .	<b>314</b>

	<i>Página</i>
6 Obligaciones de la compañía . . . . .	315
7 Protección del buque . . . . .	315
8 Evaluación de la protección del buque . . . . .	316
9 Plan de protección del buque . . . . .	317
10 Registros . . . . .	318
11 Oficial de la compañía para la protección marítima . . . . .	319
12 Oficial de protección del buque . . . . .	320
13 Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de los buques. . . . .	320
14 Protección de la instalación portuaria . . . . .	321
15 Evaluación de la protección de la instalación portuaria . . . . .	321
16 Plan de protección de la instalación portuaria . . . . .	322
17 Oficial de protección de la instalación portuaria . . . . .	324
18 Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de las instalaciones portuarias	324
19 Verificación y certificación de buques. . . . .	325
Apéndice 1 – Modelo de certificado internacional de protección del buque. . . . .	329
Apéndice 2 – Modelo de certificado internacional de protección del buque provisional. . . . .	334

**Parte B: Orientaciones relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del Anexo del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, y a la parte A del presente Código**

1 Introducción . . . . .	335
2 Definiciones . . . . .	339
3 Ámbito de aplicación . . . . .	339
4 Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes . . . . .	339
5 Declaración de protección marítima . . . . .	348
6 Obligaciones de la compañía . . . . .	349
7 Protección del buque . . . . .	350
8 Evaluación de la protección del buque . . . . .	350
9 Plan de protección del buque . . . . .	353
10 Registros . . . . .	363
11 Oficial de la compañía para la protección marítima . . . . .	363
12 Oficial de protección del buque . . . . .	363
13 Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección del buque. . . . .	363
14 Protección de la instalación portuaria . . . . .	365
15 Evaluación de la protección de la instalación portuaria . . . . .	365
16 Plan de protección de la instalación portuaria . . . . .	369
17 Oficial de protección de la instalación portuaria . . . . .	381
18 Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de las instalaciones portuarias	381

	<i>Página</i>
<b>19</b> Verificación y certificación de buques. . . . .	382
Apéndice 1 – Modelo de declaración de protección marítima entre un buque y una instalación portuaria. . . . .	383
Apéndice 2 – Modelo de declaración de cumplimiento de la instalación portuaria. . . . .	386
<b>Resolución 3 de la Conferencia – Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima. . . . .</b>	<b>389</b>
<b>Resolución 4 de la Conferencia – Enmiendas futuras a los capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS 1974, sobre las medidas especiales para incrementar la seguridad marítima y la protección marítima. . . . .</b>	<b>391</b>
<b>Resolución 5 de la Conferencia – Fomento de la cooperación y la asistencia técnica. . . . .</b>	<b>393</b>
<b>Resolución 6 de la Conferencia – Pronta implantación de las medidas especiales para incrementar la protección marítima. . . . .</b>	<b>395</b>
<b>Resolución 7 de la Conferencia – Adopción de medidas adecuadas para incrementar la protección de los buques, las instalaciones portuarias, las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas y las plataformas fijas y flotantes excluidos del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974. . . . .</b>	<b>397</b>
<b>Resolución 8 de la Conferencia – Incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo. . . . .</b>	<b>399</b>
<b>Resolución 9 de la Conferencia – Incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas. . . . .</b>	<b>403</b>
<b>Resolución 10 de la Conferencia – Pronta implantación de la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques. . . . .</b>	<b>405</b>
<b>Resolución 11 de la Conferencia – Aspectos relacionados con el factor humano y permiso de tierra para la gente de mar. . . . .</b>	<b>407</b>

# Prólogo

Tras los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América, se celebró una Conferencia diplomática sobre protección marítima en la sede de la Organización Marítima Internacional en Londres, del 9 al 13 de diciembre de 2002. En esta Conferencia se adoptaron una serie de enmiendas al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, y las más trascendentes de todas éstas quedaron consagradas en el nuevo *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (Código PBIP). La Conferencia también adoptó una serie de resoluciones con el objetivo de dar mayor peso a las enmiendas, fomentar la aplicación de las medidas a los buques y las instalaciones portuarias no abarcadas por el Código PBIP y avanzar con vistas a futuros trabajos sobre el tema.

El Código PBIP fue elaborado en apenas un año por el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI y su Grupo de trabajo sobre protección marítima. Contiene prescripciones detalladas en materia de protección para los Gobiernos, las autoridades portuarias y las compañías navieras en una sección obligatoria (parte A) y una serie de orientaciones acerca del modo de cumplir estas prescripciones en una segunda sección no obligatoria (parte B).

Debido a la necesidad urgente de aplicar medidas de protección, el Código PBIP entró en vigor el 1 de julio de 2004, sólo 18 meses después de su aprobación. Para ayudar a los Gobiernos Contratantes a cumplir sus obligaciones por lo que respecta a la implantación, en particular a los Gobiernos de los países menos desarrollados, en una de sus resoluciones, la Conferencia diplomática invitaba a la OMI a elaborar material didáctico y, en caso necesario, orientaciones adicionales sobre diversos aspectos del Código PBIP. Este objetivo se logró durante el periodo 2003-2008 mediante la elaboración de cursos modelo de formación, la publicación de orientaciones específicas, principalmente en forma de circulares MSC, la organización de más de 100 cursillos regionales y nacionales y varias misiones de asesoramiento y evaluación en respuesta a solicitudes de distintos Gobiernos.

En 2009, a medida que la OMI se iba centrando en otras cuestiones acuciantes relacionadas con la protección (especialmente la piratería y los robos a mano armada) y la implantación de sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance, resultaba cada vez más evidente la necesidad de reforzar la implantación del Código PBIP y de fortalecer los vínculos con otras iniciativas de la OMI. En respuesta a esta necesidad, la OMI evaluó el material didáctico y de orientación que había publicado durante los seis años anteriores y descubrió que, si bien algún material se había quedado desfasado, la mayoría seguía vigente pero se encontraba disperso en una diversidad de documentos que no eran fácilmente accesibles para los profesionales de la protección marítima.

La presente Guía se ha elaborado con un enfoque práctico para proporcionar a los profesionales de los Gobiernos y del sector responsables de implantar el Código PBIP una fuente refundida y actualizada del material de orientación con vínculos apropiados a otras iniciativas en curso de la OMI.



# Sección 1 – Introducción

## 1.1 Objeto de la Guía

**1.1.1** La presente Guía tiene por objeto proporcionar orientaciones refundidas sobre la implantación de las enmiendas al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974* (Convenio SOLAS) relacionadas con la protección, adoptadas en diciembre de 2002. Dichas enmiendas incluían un nuevo capítulo XI-2 en el Convenio SOLAS, titulado «Medidas especiales para incrementar la protección marítima», que quedaron consagradas en el *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (Código PBIP). En esta Guía, dichas medidas se denominan colectivamente medidas de protección marítima.

**1.1.2** Las orientaciones que figuran en la Guía se dirigen principalmente a:

- .1** los funcionarios de los Gobiernos que asuman las responsabilidades que las medidas de protección marítima atribuyen a los Gobiernos Contratantes;
- .2** los empleados de las instalaciones portuarias que asuman las responsabilidades que las medidas de protección marítima atribuyen a dichas instalaciones; y
- .3** los empleados de las compañías navieras, incluido el personal de a bordo, que asuman las responsabilidades que las medidas de protección marítima atribuyen a las compañías navieras y sus buques.

**1.1.3** Las orientaciones pueden ser asimismo pertinentes para los responsables de toda actividad relacionada con la protección o para quienes asuman esas responsabilidades, en las instalaciones portuarias, los puertos o los buques.

## 1.2 Estructura

**1.2.1** La Guía se presenta en cinco secciones:

- .1** sección 1: se describe el objetivo y el contenido de la Guía, se proporciona una visión general de las medidas de protección marítima y se exponen en líneas generales los beneficios y las dificultades de su implantación y la necesidad de mantener la toma de conciencia de la protección;
- .2** sección 2: se facilita orientación sobre las responsabilidades relativas a la protección que las medidas de protección marítima atribuyen a los Gobiernos y a quienes estén autorizados a asumir las responsabilidades que en materia de protección le corresponden al Gobierno;
- .3** sección 3: se proporciona orientación sobre las responsabilidades relativas a la protección que las medidas de protección marítima atribuyen a las instalaciones portuarias y a quienes asuman esas responsabilidades en dichas instalaciones;
- .4** sección 4: se facilita orientación sobre las responsabilidades relativas a la protección que las medidas de protección marítima atribuyen a las compañías navieras y a quienes asuman esas responsabilidades en las compañías y sus buques; y
- .5** sección 5: se describe una metodología para la evaluación de la protección destinada a las instalaciones portuarias y a los puertos.

**1.2.2** Cada sección contiene una serie de subsecciones correspondientes a los principales ámbitos de la responsabilidad en materia de protección y puede, a su vez, subdividirse para abordar responsabilidades concretas. Cuando procede, el texto de cada una de las subsecciones refleja la experiencia de los Gobiernos

Contratantes en la implantación de las medidas de protección marítima; en los apéndices se complementan las breves explicaciones con referencias, modelos, listas de comprobación, prácticas y metodologías que los Gobiernos Contratantes han adoptado.

**1.2.3** A fin de establecer una distinción clara entre las disposiciones obligatorias de las medidas de protección marítima y el material de orientación complementario, a lo largo de la presente Guía se ha prestado atención al empleo coherente de los verbos siguientes:

- .1 en el texto de las disposiciones obligatorias se utiliza el verbo en futuro o «tener que», según proceda; y
- .2 en el texto de las disposiciones orientativas se utiliza «debería», o el verbo poder, según proceda.

**1.2.4** La Guía se revisará y actualizará con carácter periódico.

**1.2.5** Numerosos aspectos de las medidas de protección marítima atribuyen responsabilidades a los Gobiernos, los explotadores de instalaciones portuarias y los armadores de buques. Para ayudar a comprender cómo se complementan mutuamente estas responsabilidades, en el apéndice 1.1 se indica dónde quedan contempladas las mismas en las secciones 2 a 4 de la Guía.

### 1.3 Fuentes

**1.3.1** Las orientaciones que se brindan en la Guía se han extraído en particular de fuentes de la OMI. Además de la parte B del Código PBIP, se incluyen diversas resoluciones, circulares y cartas circulares. En el apéndice 1.2: «Material de orientación de la OMI para la protección marítima, 1986-2011», figura una lista completa. Dichos documentos (inglés solamente) aparecen en el sitio de la OMI en la Red, y pueden consultarse en:

<http://www.imo.org/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>

**1.3.2** Entre otras fuentes del material de orientación cabe señalar las siguientes:

- .1 el *Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos*;
- .2 presentaciones realizadas en cursillos regionales y nacionales de la OMI;
- .3 sitios en la Red de los Gobiernos Contratantes y sus organizaciones multilaterales; y
- .4 información puesta a disposición de la OMI por los Gobiernos Contratantes sobre sus estructuras de organización, sus prácticas y sus procedimientos; las orientaciones facilitadas a sus instalaciones portuarias y compañías navieras; y su experiencia en su implantación.

**1.3.3** En menor medida, los aspectos de las orientaciones que figuran en la Guía se han obtenido del material publicado en los sitios en la Red de organizaciones no gubernamentales que representan a los sectores portuario y naviero, así como a las distintas autoridades portuarias y compañías navieras.

**1.3.4** En la medida de lo posible, el contenido de la Guía incluye ejemplos ilustrativos extraídos de las fuentes anteriormente descritas.

### 1.4 Visión general de las medidas de protección marítima

#### Orígenes

**1.4.1** Tras el ataque al *Achille Lauro* ocurrido en el año 1985, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) publicó una serie de orientaciones sobre la protección de los buques cruceristas y los puertos que utilizan, en las que se facilitaba información sobre los aspectos que se indican a continuación:

- .1 el nombramiento dentro del propio Gobierno de una autoridad designada responsable de la protección de los buques cruceristas y puertos de cruceros;

- .2 el nombramiento de un oficial de protección del armador por las compañías navieras que explotan buques cruceristas;
- .3 el nombramiento de un oficial de protección del buque para cada buque crucerista;
- .4 la realización de un estudio global de la protección del buque de cada buque crucerista;
- .5 la preparación de un plan de protección del buque para cada buque crucerista y su aprobación por una autoridad designada dentro del propio Gobierno;
- .6 el nombramiento de oficiales de protección de la instalación portuaria en los puertos de cruceros;
- .7 la realización de un estudio global de la protección de la instalación portuaria para cada puerto de cruceros; y
- .8 la preparación de un plan de protección de la instalación portuaria para cada uno de los puertos de cruceros y su aprobación por la autoridad designada.

**1.4.2** Algunos Gobiernos introdujeron elementos de dichas orientaciones en su legislación nacional.

**1.4.3** En 1996, el MSC amplió la aplicación de las citadas orientaciones a los servicios internacionales de buques de pasaje de transbordo rodado y los puertos que utilizan. En estas orientaciones adicionales se recomendaba el uso de tres niveles de amenaza, a saber:

- .1 general;
- .2 moderado; y
- .3 elevado.

**1.4.4** En noviembre de 2001, la OMI publicó una resolución en la que se pedía que se estudiaran las medidas internacionales de carácter técnico y jurídico existentes que tuvieran como finalidad prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra los buques en el mar y en el puerto, y mejorar la seguridad a bordo y en tierra. El objetivo era:

- .1 reducir los riesgos para los pasajeros, tripulaciones y personal portuario, tanto a bordo de los buques como en las zonas portuarias, así como para los buques y su carga;
- .2 incrementar la protección de los buques y de los puertos; y
- .3 evitar que el transporte marítimo se convierta en un blanco del terrorismo internacional.

**1.4.5** En diciembre de 2002 se celebró una Conferencia diplomática sobre protección marítima en la sede de la OMI en Londres, a la que asistieron 109 Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS (véase *infra*) y observadores de otros organismos de las Naciones Unidas, organizaciones intergubernamentales y asociaciones internacionales no gubernamentales. Su labor se tradujo en la adopción de las enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS (véase *infra*).

## El Convenio SOLAS

**1.4.6** El Convenio SOLAS 1974 es uno de los 32 convenios y acuerdos internacionales adoptados por la OMI. Es el principal tratado internacional que aborda la seguridad de los buques y establece normas mínimas relativas a la construcción, el equipamiento y la utilización de los buques. Desde su aprobación en el año 1974, el Convenio SOLAS se ha actualizado en numerosas ocasiones.

## Las enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS

**1.4.7** En diciembre de 2002, la OMI aprobó una serie de enmiendas al Convenio SOLAS relacionadas con la protección dirigidas a incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias que utilizan. Dichas enmiendas comprenden 13 reglas obligatorias en el capítulo XI-2, titulado «Medidas especiales para incrementar la protección marítima», y el *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (Código PBIP) conexo, que en la presente Guía se denominan colectivamente medidas de protección marítima.

**1.4.8** El Código PBIP contiene una sección de carácter obligatorio (parte A) y una sección de carácter de recomendación (parte B). Las orientaciones recogidas en la parte B del Código PBIP deberían tenerse en cuenta al implantar las reglas establecidas en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y las disposiciones obligatorias que figuran en la parte A. La OMI ha publicado el Código PBIP, incluido el capítulo XI-2, en inglés, francés, español y árabe; asimismo, existe una versión electrónica en inglés, francés, español y ruso. Ambas versiones pueden consultarse en el sitio de la OMI en la Red: [www.imo.org/Publications](http://www.imo.org/Publications)

### **Resoluciones de la Conferencia**

**1.4.9** Además de aprobar las enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS, la Conferencia diplomática examinó una serie de cuestiones de protección marítima y aprobó nueve resoluciones de la Conferencia que trataban de los siguientes temas:

- .1 labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima;
- .2 enmiendas futuras a los capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS 1974, sobre las medidas especiales para incrementar la seguridad marítima y la protección marítima;
- .3 fomento de la cooperación y la asistencia técnicas;
- .4 pronta implantación de las medidas especiales para incrementar la protección marítima;
- .5 establecimiento de medidas adecuadas para incrementar la protección de los buques, las instalaciones portuarias, las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas y las plataformas fijas y flotantes excluidos del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974;
- .6 incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo;
- .7 incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas;
- .8 pronta implantación de la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques; y
- .9 aspectos relacionados con el factor humano y permiso de tierra para la gente de mar.

### **Una panorámica resumida de las medidas de protección marítima**

**1.4.10** La mayoría de los Gobiernos han de promulgar leyes nacionales para dar plena efectividad a las medidas de protección marítima. Si bien los Gobiernos tienen libertad de hacer extensivo lo dispuesto en las medidas de protección marítima a los buques y las instalaciones portuarias a los que no se aplican las medidas, no pueden adoptar disposiciones legislativas que se traduzcan en la aplicación, a los buques y las instalaciones portuarias reguladas por las medidas de protección marítima, de prescripciones inferiores a las especificadas en las medidas.

**1.4.11** En los párrafos que figuran a continuación se describen algunas de las características esenciales de las medidas de protección marítima.

#### *Organizaciones dentro del propio Gobierno*

**1.4.12** Los Gobiernos Contratantes pueden establecer autoridades designadas dentro del propio Gobierno para delegar en ellas sus responsabilidades de protección de las instalaciones portuarias. Los Gobiernos o sus autoridades designadas y Administraciones podrán delegar ciertas responsabilidades en organizaciones de protección reconocidas que no formen parte del Gobierno.

#### *Niveles de protección*

**1.4.13** Los Gobiernos son responsables de determinar el nivel de protección que se aplicará en un momento determinado a los buques que enarboles su pabellón y a sus instalaciones portuarias. El Código PBIP define tres niveles de protección para uso internacional:

- .1 nivel de protección 1, normal;

- .2 nivel de protección 2, que se aplicará durante el periodo de tiempo en que haya un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección marítima; y
- .3 nivel de protección 3, que se aplicará durante el periodo de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima.

### *Información a la OMI*

**1.4.14** Las medidas de protección marítima exigen que se facilite cierta información a la OMI y que la información esté disponible para permitir una comunicación eficaz entre los oficiales de protección del buque o los oficiales de la compañía para la protección marítima y los oficiales de protección de la instalación portuaria responsables de la instalación portuaria y los buques a los que prestan servicio.

### *Gestión del riesgo*

**1.4.15** Las medidas de protección marítima se concibieron esencialmente en el entendimiento básico de que garantizar la protección de los buques y las instalaciones portuarias constituía una actividad de gestión del riesgo y de que, para determinar las medidas de protección adecuadas, se hará una evaluación de los riesgos en cada caso concreto. El objetivo del Código PBIP es proporcionar un marco uniforme y coherente para evaluar el riesgo, que permita a los Gobiernos compensar los cambios producidos en los niveles de amenaza introduciendo cambios en la vulnerabilidad de los buques y las instalaciones portuarias.

**1.4.16** Este concepto de gestión del riesgo se plasma en las medidas de protección marítima mediante una serie de prescripciones funcionales en materia de protección aplicables a buques e instalaciones portuarias, entre las que cabe señalar evaluaciones de la protección, planes de protección y control de accesos.

**1.4.17** Toda compañía naviera que explote buques a los que se apliquen las medidas de protección marítima nombrará al menos un oficial de la compañía para la protección marítima, para la compañía, y un oficial de protección del buque para cada uno de sus buques.

**1.4.18** Los Gobiernos realizarán una evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) para cada instalación portuaria dentro del ámbito de aplicación de las medidas de protección marítima. Los resultados tendrán que ser aprobados por el Gobierno y ayudarán a determinar qué instalaciones portuarias tienen que designar un oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP). Cada EPIP debería revisarse periódicamente. Una vez llevada a cabo la EPIP, ésta será facilitada al OPIP.

### **Calendario**

**1.4.19** Las medidas de protección marítima entraron en vigor a nivel internacional el 1 de julio de 2004.

**1.4.20** Algunos elementos de la información que los Gobiernos proporcionarán a la OMI se actualizarán y remitirán a la OMI a intervalos de cinco años, el primero a más tardar el 1 de julio de 2009 y de nuevo, a más tardar el 1 de julio de 2014. En la subsección 2.19 se indica la información exigida.

## **1.5 Beneficios y desafíos que conlleva la implantación de las medidas de protección marítima**

**1.5.1** Tras la adopción, en diciembre de 2002, de las medidas de protección marítima, los Gobiernos tenían de plazo hasta el 1 de julio de 2004 para implantar las medidas de protección marítima en su legislación nacional y realizar los cambios administrativos y de organización necesarios para facilitar su implantación.

**1.5.2** Numerosos Gobiernos alcanzaron dicho objetivo, aunque tuvieron que aprobar una serie de disposiciones provisionales. En numerosos casos se realizaron mejoras posteriormente a la luz de la experiencia adquirida.

**1.5.3** Varios Gobiernos han aplicado asimismo prescripciones de protección a las instalaciones portuarias, las zonas portuarias y los buques excluidos del ámbito de aplicación de las medidas de protección marítima. Entre estas prescripciones cabe señalar la ampliación de la aplicación a los buques que prestan servicios

nacionales y la aplicación de disposiciones extraídas del *Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos* a las zonas portuarias.

**1.5.4** Desde que entraron en vigor las medidas de protección marítima, una serie de instalaciones portuarias han notificado una notable reducción tanto de la frecuencia de los robos como del número de accidentes acaecidos en zonas en las que se han implantado tales medidas de protección. Además, se ha notificado que durante los seis primeros meses desde que se introdujeron las medidas se registró una reducción significativa de los casos de polizonaje en los puertos estadounidenses.

**1.5.5** Un examen de las estadísticas publicadas por memorandos de entendimiento regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto reveló que las deficiencias de protección detectadas en los buques a los que se aplican las medidas de protección marítima mostraban asimismo una tendencia positiva, si bien ésta se observó después de que se plantearan algunos problemas en el periodo inmediatamente posterior a la introducción de tales medidas.

**1.5.6** Las medidas de protección marítima se elaboraron en respuesta a posibles amenazas terroristas percibidas. Sin embargo, en distinto grado, las medidas pueden aplicarse para luchar contra otras formas de amenaza para la protección marítima, en particular los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados en aguas internacionales y territoriales, así como las actividades ilícitas, tales como el contrabando de drogas en los puertos. Así pues, puede considerarse que el objetivo fundamental del Código PBIP es reducir la vulnerabilidad del sector naviero ante las amenazas para la protección marítima, independientemente de su naturaleza.

**1.5.7** Como ocurre con todos los demás aspectos del transporte marítimo regulados mediante instrumentos de tratados multilaterales, la eficacia de las prescripciones depende del grado en que se implanten y se hagan cumplir universalmente las disposiciones pertinentes. Por lo tanto, el éxito de las medidas de protección marítima está en manos de los Gobiernos y de los sectores naviero y portuario.

**1.5.8** Cuando las medidas de protección marítima se implantan y se hacen cumplir de manera proporcionada (es decir, siempre que las medidas adoptadas sean proporcionales a la gravedad de la infracción) y eficaz, han demostrado su eficacia a la hora de proteger los buques y las instalaciones portuarias contra actos ilícitos. No obstante, aunque las medidas de protección marítima entraron en vigor el 1 de julio de 2004, persisten algunas deficiencias en su implantación y aplicación.

**1.5.9** Numerosos Gobiernos siguen esforzándose por implantar plenamente las medidas de protección marítima, en particular las relativas a instalaciones portuarias, debido a varios factores, entre los que cabe señalar los siguientes:

- .1 prioridades contrapuestas con respecto a los fondos: por ejemplo, medidas contra la piratería y los robos a mano armada, la seguridad marítima y la protección ambiental, y medidas de protección para el resto de los modos de transporte;
- .2 el alto costo de implantar medidas de protección en instalaciones portuarias: en un estudio realizado en el año 2007 por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo se estimó una media de 287 000 dólares de los EE.UU., en costos de inversión y de 105 000 dólares de los EE.UU., en costos anuales de funcionamiento por instalación portuaria;
- .3 la dificultad de cuantificar la eficacia de las medidas de protección por medios distintos de las pruebas anecdóticas, si bien algunos factores tales como la reducción del número de muertes, de infracciones relacionadas con robos y de entradas sin autorización en zonas restringidas pueden ofrecer medidas del éxito basadas en la experiencia;
- .4 la dificultad de estimar la probabilidad y las consecuencias de cada tipo de posible amenaza y de integrarlas dentro de las vulnerabilidades conocidas, máxime en el caso de las instalaciones portuarias;
- .5 la ausencia de los instrumentos jurídicos y normativos necesarios para hacer cumplir las medidas de protección marítima y resolver los problemas de jurisdicción entre organismos gubernamentales;

- .6 limitaciones en la formación recibida por los profesionales de la protección marítima: el diseño de los programas de formación debería correr a cargo de personal cualificado, a fin de que se ajusten a las responsabilidades concretas de implantación de cada uno de los tipos de profesional (por ejemplo, funcionarios del Gobierno, oficiales de protección, guardias o gestores); y
- .7 acceso limitado de los profesionales de la protección a las orientaciones disponibles, en particular a las relativas a la experiencia de los Gobiernos y del sector en materia de implantación.

**1.5.10** Conforme las medidas de protección marítima se han ido convirtiendo en un elemento aceptado de los sectores naviero y portuario, se han notificado variaciones en los niveles de diligencia en su implantación. Pueden surgir, y han surgido, nuevas pautas de amenazas para la protección y de sucesos conexos.

**1.5.11** Desde su iniciación, se ha insistido de manera reiterada en la necesidad de que los encargados de implantar las medidas de protección marítima presten la debida consideración al bienestar de la gente de mar, sobre todo en relación con el acceso a tierra y el permiso de tierra, permitiendo a representantes de organizaciones comprometidas con el bienestar de la gente de mar acceder a los buques. Todavía pueden surgir problemas en este sentido, y la presente Guía insiste una vez más en la opinión colectiva de la OMI de que las medidas de protección marítima no deberían utilizarse para imponer restricciones innecesarias o costos adicionales a la gente de mar.

**1.5.12** La presente Guía responde a estos desafíos proporcionando a los profesionales una fuente consolidada y actualizada de material de orientación sobre la protección de la instalación portuaria y del buque y, con ello, se reconoce que es necesario reorientar los esfuerzos en el ámbito de la implantación y reforzar los vínculos con otras iniciativas en curso de la OMI, especialmente:

- .1 los beneficios de las medidas en la lucha contra la piratería y los robos a mano armada en el mar;
- .2 la utilidad de los sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques para mejorar el conocimiento del entorno marítimo;
- .3 la función de la gente de mar en un régimen de protección marítima; y
- .4 el equilibrio entre la facilitación del comercio y la protección marítima.

## **1.6 Mantenimiento de la toma de conciencia de la protección**

### **Introducción**

**1.6.1** Históricamente, los sectores naviero y portuario registraban altos índices de actividad delictiva, en particular de contrabando y hurtos, lo que impedía el desarrollo de una cultura positiva de protección marítima en los sectores navieros.

**1.6.2** La implantación eficaz de las medidas de protección marítima ha brindado a los usuarios de los puertos y buques una mayor seguridad de que su carga llegará intacta y no será objeto de manipulación indebida, y ello se ha traducido en beneficios económicos para las instalaciones portuarias que mantienen niveles de protección elevados.

**1.6.3** Pese a ello, el fomento de la toma de conciencia de la protección y el continuo desarrollo de una cultura de la protección en los sectores naviero y portuario siguen planteando un desafío permanente para todos los que se ocupan de la protección de los puertos y los buques. A fin de desempeñar una función de liderazgo, las organizaciones gubernamentales tienen que coordinar sus esfuerzos frente a dicho desafío.

**1.6.4** La toma de conciencia de la protección es parte de la formación que, en virtud de las medidas de protección marítima, se exige a los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, a quienes realizan tareas en materia de protección de la instalación portuaria y al resto del personal de la instalación portuaria.

**1.6.5** De igual modo, la toma de conciencia de la protección es parte de la formación que se exige a los oficiales de la compañía para la protección marítima, a los oficiales de protección del buque y a todo el personal de a bordo.

### **Programas de toma de conciencia de la protección**

**1.6.6** Promover la toma de conciencia de la protección resulta esencial a efectos de la protección, la seguridad y la salud de todo el personal de la instalación portuaria, el puerto y el buque. Por ello, es importante que los responsables de implantar las medidas en este ámbito o de supervisar su implantación adopten las medidas necesarias para mantener y aumentar la toma de conciencia de la protección entre sus partes interesadas y empleados.

**1.6.7** Por regla general, esto se logra mediante programas de sensibilización. Para que tales programas tengan éxito, los encargados de su elaboración deberían plantearse las siguientes preguntas:

- .1 ¿Qué mensaje tendrá que transmitirse?
- .2 ¿A quién debería ir dirigido?
- .3 ¿Cómo debería comunicarse?
- .4 ¿Es necesario realizar un seguimiento?

**1.6.8** Normalmente, los Gobiernos transmiten mensajes de contenido amplio al público en general, ya sea directamente o por conducto de sus autoridades nacionales, por ejemplo, proporcionando información sobre la política de protección del Gobierno, los niveles de amenaza y las medidas eficaces de protección, así como pidiendo al público que se mantenga vigilante en todo momento y notifique los aspectos de protección preocupantes.

**1.6.9** Los servicios encargados de la aplicación de la ley transmiten mensajes similares, aunque dirigidos a las partes interesadas a nivel regional o local.

**1.6.10** Los explotadores de instalaciones portuarias, los administradores de puertos y las compañías navieras posiblemente se centren en informar a su personal acerca de:

- .1 su política de protección;
- .2 la información recibida sobre amenazas específicas para la protección (si procede su publicación);
- .3 los cursos de formación disponibles;
- .4 la necesidad de mantenerse vigilante en todo momento;
- .5 la necesidad de notificar los sucesos y comportamientos inusuales y de los procedimientos que habrán de seguirse con este fin; y
- .6 las medidas que deberían tenerse en cuenta en caso de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima, como la participación en ejercicios y prácticas de protección.

**1.6.11** Los medios de comunicación pueden adoptar diversas formas, en función del mensaje y de los destinatarios previstos.

**1.6.12** Los mensajes generales de amplia difusión suelen transmitirse a través de los medios de comunicación, mientras que, para transmitir mensajes más concretos, es más probable que se utilicen otros medios, tales como presentaciones dirigidas a comités de protección, cursos de formación personalizada en materia de sensibilización y publicación de material publicitario (por ejemplo, carteles, folletos, artículos en revistas o DVD).

**1.6.13** Cabe señalar que la comunicación eficaz con las comunidades locales, los propietarios de terrenos y los armadores de embarcaciones pequeñas, cuyos anteriores derechos de acceso a las zonas portuarias y sus alrededores pueden ahora verse afectados por nuevas medidas de protección, sigue constituyendo un desafío para numerosas autoridades designadas y explotadores de instalaciones portuarias.

**1.6.14** El seguimiento y la repetición son prácticas recomendadas, entre cuyos ejemplos se podría citar la inclusión de la toma de conciencia de la protección como punto permanente en el orden del día de los comités de protección y el objetivo de los ejercicios periódicos y las jornadas de formación de los empleados.

**1.6.15** Es importante reconocer que los programas eficaces de toma de conciencia de la protección tienden a adaptarse a las necesidades y preocupaciones concretas de cada uno de los grupos de partes interesadas; por el contrario, los programas dirigidos a múltiples partes interesadas podrán no ser eficaces si el mensaje se torna confuso o no está disponible en el idioma local.

**1.6.16** En el apéndice 1.3 figura una lista de sitios en la Red que contienen material sobre toma de conciencia de la protección.

## **1.7 Abreviaturas**

**1.7.1** En esta Guía se utilizan las siguientes abreviaturas (siglas):

AESM – Agencia europea de seguridad marítima

AFA – Autoridad de las fuerzas armadas

APEC – Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico

ASA – Acuerdo alternativo sobre protección

Buque FPAD – Buque flotante de producción, almacenamiento y descarga

CAPP – Comité asesor sobre la protección del puerto

CCTV – Televisión en circuito cerrado

Código IGS – Código Internacional de Gestión de la Seguridad

Código PBIP – Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias

CPP – Comité de protección portuaria

CSP – Proveedor de servicios de comunicaciones

DC – Declaración de cumplimiento

DPM – Declaración de protección marítima

EPB – Evaluación de la protección del buque

EPIP – Evaluación de la protección de la instalación portuaria

EPP – Evaluación de la protección del puerto

ESA – Disposiciones de protección equivalentes

FAL – Comité de Facilitación de la OMI

GISIS – Sistema mundial integrado de información marítima

GNSS – Sistema mundial de navegación por satélite

ID – Documentos de identificación

IDE – Intercambio internacional de datos LRIT

ISSC – Certificado internacional de protección del buque

LRIT – Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques

MODU – Unidad móvil de perforación mar adentro

MOU – Memorando de entendimiento

MRCC – Centro coordinador de salvamento marítimo

- MSC – Comité de Seguridad Marítima de la OMI
- OCPM – Oficial de la compañía para la protección marítima
- OEA – Organización de Estados Americanos
- OIT – Organización Internacional del Trabajo
- OMA – Organización Mundial de Aduanas
- OMI – Organización Marítima Internacional
- OPB – Oficial de protección del buque
- OPIP – Oficial de protección de la instalación portuaria
- OPP – Oficial de protección portuaria
- OPR – Organización de protección reconocida
- OR – Organización reconocida
- PPB – Plan de protección del buque
- PPIP – Plan de protección de la instalación portuaria
- PPP – Plan de protección del puerto
- SAFE – Marco normativo de la OMA para asegurar y facilitar el comercio global
- SAR – Búsqueda y salvamento
- SIA – Sistema de identificación automática
- SMSSM – Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos
- SOLAS – Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar
- SSAS – Sistema de alerta de protección del buque
- STCW – Convenio internacional sobre las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar
- SUA – Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima

## 1.8 Definiciones

### 1.8.1 A los efectos de la presente Guía regirán las siguientes definiciones:

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

*Acuerdo alternativo sobre protección (ASA):* acuerdo bilateral o multilateral entre Gobiernos aplicable a viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias, que permita aplicar a las instalaciones portuarias y los buques medidas y procedimientos de protección distintos de los prescritos en las medidas de protección marítima.

*Administración:* Gobierno del Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque. En las medidas de protección marítima y la presente Guía, el término «Administración» se utiliza para describir la organización, dentro del propio Gobierno, responsable de la protección del buque.

*Amenaza:* es la probabilidad de que vaya a cometerse un acto ilícito contra un objetivo concreto, basada en la intención y los medios del perpetrador.

*Asesoramiento y asistencia en materia de protección:* designación de un punto de contacto nacional para proporcionar asesoramiento y asistencia en materia de protección a los buques o para recibir informes de los buques sobre problemas de protección, y comunicar los datos de contacto a la OMI.

*Autoridad competente:* organización designada por la Administración para recibir alertas de protección enviados por los buques a tierra y responder a los mismos.

*Autoridad de las fuerzas armadas (AFA):* organización responsable, dentro del propio Gobierno, de coordinar la respuesta de las fuerzas armadas o de seguridad ante sucesos que afectan a la protección marítima.

*Autoridad designada:* organización u organizaciones o Administración o Administraciones del Gobierno Contratante responsables de la implantación de las disposiciones de las medidas de protección marítima relativas a la protección de la instalación portuaria y a la interfaz buque-puerto desde el punto de vista de la instalación portuaria. En el *Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos* este término se utiliza para describir la organización responsable, dentro del propio Gobierno, de la protección portuaria.

*Buque no regido por el Convenio SOLAS:* un buque al que no se aplica el Convenio SOLAS – véase Buque.

*Buque:* buque de pasaje que transporta más de 12 pasajeros o buque de carga dedicado a viajes internacionales, incluidas las naves de gran velocidad y las unidades móviles de perforación mar adentro (MODU). Por lo general, las disposiciones del Convenio SOLAS se aplican a buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 500. Las medidas de protección marítima se aplican a los buques de pasaje mencionados y a los buques de carga de arqueado bruto superior a 500. No obstante, determinadas disposiciones del capítulo V, «Seguridad de la navegación», del Convenio SOLAS también se aplican específicamente a los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 300, incluida la instalación obligatoria de equipos asociados a los sistemas de identificación automática (SIA) y los sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT).

*Capítulo:* un capítulo del Convenio SOLAS.

*Certificación:* expedición de certificados internacionales de protección del buque, certificados internacionales de protección del buque provisionales, y declaraciones de cumplimiento de las instalaciones portuarias (optativo).

*Certificado internacional de protección del buque (ISSC):* certificado expedido tras la verificación por la Administración del buque, o en nombre de la misma, de que el buque cumple las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.

*Certificado internacional de protección del buque provisional (ISSC provisional):* certificado expedido por la Administración de un buque, o en nombre de la misma, para un buque sin un Certificado internacional de protección del buque:

- en su fecha de entrega o antes de su entrada en servicio;
- cuando el buque cambie el pabellón entre Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS;
- cuando el buque cambie el pabellón de un Gobierno Contratante por el de otro Gobierno no Contratante; o
- cuando otra compañía asuma la explotación del buque.

*Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS):* Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, de aplicación obligatoria en todos los buques regidos por el Convenio SOLAS de conformidad con el capítulo IX del Convenio SOLAS, «Gestión de la seguridad operacional de los buques».

*Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP):* Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, consistente en una parte A (cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio) y una parte B (cuyas disposiciones tendrán carácter de recomendación).

*Compañía naviera:* véase *Compañía*.

*Compañía*: el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, tal como el gestor naval o el arrendatario a casco desnudo, que haya asumido la responsabilidad del propietario del buque de su funcionamiento y que, al asumir tal responsabilidad, ha aceptado asumir todas las funciones y responsabilidades impuestas por el *Código Internacional de Gestión de la Seguridad* (Código IGS).

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

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

*Deficiencia*: incumplimiento de las prescripciones de las medidas de protección marítima.

*Disposiciones de protección equivalentes (ESA)*: una autoridad designada o Administración podrá permitir que una instalación portuaria, o grupo de instalaciones portuarias, o un buque apliquen medidas de protección distintas de las medidas de protección marítima pero equivalentes a éstas.

*Estado Miembro*: un Estado Miembro de la Organización Marítima Internacional o de la Organización Internacional del Trabajo.

*Evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP)*: una evaluación de riesgos realizada por una autoridad designada, o para la misma, que se facilita a los oficiales de protección de la instalación portuaria como paso previo a la elaboración de un plan de protección de la instalación portuaria, o la revisión o enmienda de un plan de protección de la instalación portuaria aprobado. La evaluación de la protección de la instalación portuaria también debe ser realizada por, o para, la autoridad designada de aquellas instalaciones portuarias utilizadas en ocasiones por buques regidos por el Convenio SOLAS que no están obligadas a designar un oficial de protección de la instalación portuaria.

*Evaluación de la protección del buque (EPB)*: una evaluación de riesgos realizada por un oficial de la compañía para la protección marítima, o para el mismo, como paso previo a la elaboración de un plan de protección del buque, o la revisión o enmienda de un plan de protección del buque aprobado.

*Funcionario debidamente autorizado*: funcionario del Gobierno al que se concede una autorización específica para desempeñar sus funciones, normalmente asociadas con actividades de inspección y control del cumplimiento. Entre las funciones contempladas en las medidas de protección marítima cabe señalar la adopción de medidas de control y cumplimiento en relación con los buques con pabellón extranjero contemplados en las medidas de protección marítima, y el uso de este término en la presente Guía está asociado habitualmente con esa actividad.

*Funcionario del Gobierno*: todo empleado gubernamental con responsabilidades en materia de protección en virtud de las medidas de protección marítima e incluye a los funcionarios debidamente autorizados que adoptan medidas de control y cumplimiento en relación con los buques con pabellón extranjero que aplican las medidas de protección marítima.

*Gobierno*: se utiliza en la presente Guía en lugar de «Gobierno Contratante». Dependiendo del contexto, el término se puede utilizar en la Guía junto con «Administraciones» o «autoridad designada», o en su lugar.

*Gobierno Contratante*: un Gobierno que ha acordado regirse por el Convenio SOLAS. En la presente Guía, el término «Gobierno» a secas se utiliza generalmente en lugar de Gobierno Contratante, a menos que se esté citando directamente el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la parte A o la parte B del Código PBIP. Dependiendo del contexto, «Gobierno» también se puede utilizar en las medidas de protección marítima de la OMI junto con el término «Administración» o el de «autoridad designada», o con ambos, o en lugar de uno de ellos o de ambos.

*Implantación de las medidas*: determinación de las instalaciones portuarias cubiertas por las medidas de protección marítima, es decir, aquellas que deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP), presentar un plan de protección de la instalación portuaria (PIIP) y comunicar su situación, además de la identidad y el título de su OPIP y la fecha de aprobación del PIIP. En los casos

en que las instalaciones portuarias sean utilizadas en ocasiones por buques en viajes internacionales, la realización de una evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) para decidir el ámbito de aplicación de las medidas de protección marítima.

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

*Instalaciones portuarias no regidas por el Convenio SOLAS:* instalaciones portuarias que no se rigen por el Convenio SOLAS o que ocasionalmente reciben buques a los que se aplican las medidas de protección marítima pero que no están obligadas a designar un OPIP ni a presentar un PPIP.

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

*Medidas de control y cumplimiento:* medidas que puede adoptar un funcionario debidamente autorizado si cree que existen motivos fundados de que un buque con pabellón extranjero no cumple lo dispuesto en las medidas de protección marítima, notificando al Gobierno pertinente la aplicación de tales medidas a un buque, designando el punto de contacto para recibir las comunicaciones de los Gobiernos que ejercen las medidas de control y cumplimiento, y comunicando los datos de contacto a la OMI.

*Medidas de protección marítima:* medidas contempladas en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, «Medidas especiales para incrementar la protección marítima», y las partes A y B del Código PBIP.

*Motivos fundados:* razones para creer que un buque no cumple lo dispuesto en las medidas de protección marítima.

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

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

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

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

*Oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM):* la persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para la coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque.

*Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP):* la persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.

*Oficial de protección del buque (OPB):* la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

*Oficial de protección portuaria (OPP):* la persona encargada de gestionar y coordinar la protección del puerto.

*Organización de protección reconocida (OPR):* organización debidamente especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de los puertos, autorizada para realizar una actividad de evaluación, o de verificación, o de aprobación o de certificación, prescrita en las medidas de protección marítima.

*Personal de a bordo:* capitanes y miembros de la tripulación y otras personas contratadas o empleadas a bordo del buque para desempeñar cualquier función relacionada con la actividad comercial del buque, incluidas las naves de gran velocidad, los buques para fines especiales y las unidades móviles de perforación mar adentro no emplazadas.

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

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

*Plan de protección del puerto (PPP):* un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger el puerto y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en el puerto de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

*Planes de protección:* aprobación de los planes de protección presentados por las instalaciones portuarias (PIIP) y las compañías navieras (PPB), y enmiendas posteriores a los mismos.

*Puerto:* zona geográfica definida por el Gobierno o la autoridad designada, incluidas las instalaciones portuarias tal como se definen en el Código PBIP, en la que se desarrollan actividades marítimas y de otra índole.

*Registro sinóptico continuo (RSC):* registro que se mantiene y actualiza durante la vida útil del buque, expedido por la Administración del buque con arreglo al capítulo XI-I del Convenio SOLAS, «Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima», que incluye información como el nombre de la Administración o el Gobierno Contratante que ha expedido el Certificado internacional de protección del buque o el Certificado internacional de protección del buque provisional, y el nombre del organismo que ha llevado a cabo la verificación para la expedición del Certificado, si no es el de la Administración o el Gobierno Contratante. Los nombres originales de los organismos que hayan expedido certificados internacionales de protección del buque con anterioridad han de seguir figurando en el RSC.

*Regla:* una regla del Convenio SOLAS.

*Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT:* el Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos.

*Servicios de respuesta para casos de emergencia:* incluye los servicios de policía, fuerzas armadas, bomberos y ambulancias que responden a un suceso que afecta a la protección marítima o a un accidente.

*Sistema de alerta de protección del buque (SSAS):* proporciona los medios para que un buque pueda transmitir un alerta de protección a una autoridad competente en tierra indicando que la protección del buque se encuentra amenazada o comprometida.

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

*Verificaciones de cumplimiento:* realización de verificaciones de renovación e intermedias del cumplimiento con vistas a la expedición del Certificado internacional de protección del buque.

*Viaje internacional corto:* viaje internacional en el curso del cual un buque no se aleja más de 200 millas marinas de un puerto o un lugar que pueda servir de refugio seguro a los pasajeros y a la tripulación. Ni la distancia entre el último puerto de escala en el país en que comienza el viaje y el puerto final de destino, ni el viaje de regreso excederán de 600 millas. El puerto final de destino es el último puerto de escala del viaje programado en el cual el buque inicia su viaje de regreso al país en que comenzó el viaje.

*Viaje internacional:* viaje desde un país al que sea aplicable el Convenio SOLAS hasta un puerto situado fuera de dicho país, o viceversa (capítulo I del Convenio SOLAS «Disposiciones generales»).

## Apéndice 1.1

### Referencias sobre las responsabilidades gubernamentales y del sector

Medidas de protección marítima (con responsabilidades gubernamentales y del sector)	Referencia en la Guía sobre las responsabilidades de:		
	Funcionarios del Gobierno	Explotadores de instalaciones portuarias	Armadores
Organizaciones de protección reconocidas	2.5	3.2.5–3.2.8	4.2.6–4.2.8
Niveles de protección	2.6	3.3	4.3
Declaraciones de protección marítima	2.7	3.4	4.4
Designación de las instalaciones portuarias	2.8.1–2.8.9	3.2.1	–
Límites de las instalaciones portuarias	2.8.10–2.8.12	3.2.2–3.2.3	–
Instalaciones portuarias no regidas por el Convenio SOLAS	2.8.14–2.8.16	3.10	–
Comités de protección portuaria	2.8.17–2.8.18	–	4.2.5
Oficiales de protección de la instalación portuaria	2.8.19–2.8.24	3.5.1–3.5.6	–
Evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias	2.8.25–2.8.33	3.6	–
Planes de protección de las instalaciones portuarias	2.8.34–2.8.42	3.7	–
Nombramiento y cualificaciones del personal de protección del buque	2.9.1–2.9.11	–	4.5
Evaluaciones de la protección del buque	2.9.12–2.9.14	–	4.7
Planes de protección del buque	2.9.15–2.9.30	–	4.8.1–4.8.11
Notificación de sucesos que afectan a la protección marítima	2.9.37	3.8.8–3.8.10	4.8.34–4.8.37
Registros de protección	2.9.38	–	4.8.38–4.8.39
Registros sinópticos continuos	2.9.42	–	4.10.8
Certificados internacionales de protección del buque	2.10	–	4.9
Sistemas de alerta de protección del buque	2.12.4–2.12.15	–	4.6.1–4.6.10
Sistemas de identificación automática	2.12.16–2.12.19	–	4.6.11–4.6.12
Información previa a la llegada	2.12.20–2.12.24	–	4.6.13–4.6.15
Sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance	2.12.25–2.12.37	–	4.6.16–4.6.18
Acuerdos alternativos sobre protección	2.13	3.2.9–3.2.10	4.2.9–4.2.11
Disposiciones de protección equivalentes	2.14	3.2.11	4.2.12
Medidas de control y cumplimiento	2.11	–	4.10
Consideraciones relativas al acceso de la gente de mar	2.17.5–2.17.10	3.8.13–3.8.19	4.8.30–4.8.33
Buques no regidos por el Convenio SOLAS	2.18.3–2.18.15	–	4.11
Protección del puerto	2.18.16–2.18.20	3.9	–

## Apéndice 1.2

**Material de orientación de la OMI para la protección marítima, 1986-2011**

<b>Categoría y signatura</b>	<b>Título</b>	<b>Adopción</b>
<b>SIA</b>		
Resolución A.956(23)	Enmiendas a las Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo (resolución A.917(22))	5 diciembre 2003
<b>Registro sinóptico continuo (RSC)</b>		
Resolución A.959(23)	Modelo y directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos (RSC)	5 diciembre 2003
Resolución MSC.198(80)	Adopción de enmiendas al Modelo y directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos (RSC) (resolución A.959(23))	20 mayo 2005
<b>Medidas de control y cumplimiento</b>		
MSC/Circ.1113	Orientaciones para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre los aspectos de las enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS no relacionados con la protección marítima	7 junio 2004
MSC.1/Circ.1191	Nuevo recordatorio de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento	30 mayo 2006
<b>Facilitación del comercio seguro</b>		
MSC-FAL.1/Circ.1	Protección y facilitación del comercio internacional	21 octubre 2007
<b>Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos</b>		24 diciembre 2003
<b>LRIT</b>		
Resolución MSC.263(84)	Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) de los buques	16 mayo 2008
Resolución MSC.211(81)	Medidas para establecer con prontitud el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques	19 mayo 2006
Resolución MSC.242(83)	Utilización de la información de identificación y seguimiento de largo alcance a efectos de la seguridad y la protección del medio marino	12 octubre 2007
Resolución MSC.243(83)	Establecimiento del intercambio internacional de datos LRIT con carácter provisional	12 octubre 2007
Resolución MSC.254(83)	Adopción de enmiendas a las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques	12 octubre 2007
Resolución MSC.298(87)	Establecimiento de un servicio de distribución para el suministro de información LRIT a las fuerzas de seguridad que operan en aguas del golfo de Adén y el océano Índico occidental a fin de contribuir a su labor de lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques (el servicio de distribución)	21 mayo 2010
MSC.1/Circ.1259/Rev.5	Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques – Documentación técnica (Parte I)	28 mayo 2012
MSC.1/Circ.1294/Rev.3	Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques – Documentación técnica (Parte II)	28 mayo 2012

<b>Categoría y signatura</b>	<b>Título</b>	<b>Adopción</b>
MSC.1/Circ.1295	Orientaciones sobre exenciones y equivalencias y sobre determinadas cuestiones operacionales en relación con determinados tipos de buques que están obligados a transmitir información LRIT	8 diciembre 2008
MSC.1/Circ.1298	Orientaciones sobre la implantación del sistema LRIT	8 diciembre 2008
MSC.1/Circ.1307	Orientaciones sobre los reconocimientos y la certificación del cumplimiento por los buques de su obligación de transmitir información LRIT	9 junio 2009
MSC.1/Circ.1308	Orientaciones para los servicios de búsqueda y salvamento sobre la solicitud y recepción de información LRIT	9 junio 2009
MSC.1/Circ.1376/Rev.1	Plan de continuidad de servicio para el sistema LRIT	17 mayo 2012
MSC.1/Circ.1377/Rev.6	Lista de proveedores de servicios de aplicaciones autorizados para realizar pruebas de conformidad y expedir informes de pruebas de conformidad de la LRIT en nombre de las Administraciones	17 mayo 2012
MSC 86/INF.16	<i>LRIT Data Distribution Plan – Accessing and entering information – Guidance notes for Contracting Governments and Developmental and integration testing – Guidance notes for LRIT Data Centres</i>	26 mayo 2009
<b>Sistema de alerta de protección del buque (SSAS)</b>		
Resolución MSC.136(76)	Normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque	11 diciembre 2002
Resolución MSC.147(77)	Adopción de las normas revisadas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque	29 mayo 2003
MSC/Circ.1072	Orientaciones sobre la provisión de sistemas de alerta de protección del buque	26 junio 2003
MSC/Circ.1109/Rev.1	Falsos alertas de protección y dobles alertas de protección y socorro	14 diciembre 2004
MSC/Circ.1155	Orientaciones sobre la prioridad de los mensajes y la prueba de los sistemas de alerta de protección del buque	23 mayo 2005
MSC/Circ.1155/Corr.1		8 noviembre 2006
MSC.1/Circ.1190	Orientaciones sobre el suministro de información para identificar a los buques que transmitan un alerta de protección del buque	30 mayo 2006
<b>Centro coordinador de salvamento marítimo (MRCC)</b>		
MSC/Circ.1073	Directrices para los centros coordinadores de salvamento marítimo (CCSM) sobre los actos de violencia perpetrados contra los buques	10 junio 2003
<b>Terrorismo marítimo</b>		
Resolución A.924(22)	Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques	20 noviembre 2001
<b>Buques que no se rigen por el Convenio SOLAS</b>		
MSC.1/Circ.1283	Directrices no obligatorias sobre los aspectos de protección de las operaciones de los buques no regidos por el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni por el Código PBIP	22 diciembre 2008
<b>Protección del puerto</b>		
MSC/Circ.1106	Implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP en las instalaciones portuarias	29 marzo 2004

Categoría y signatura	Título	Adopción
<b>Organización de protección reconocida</b>		
MSC/Circ.1074	Directrices provisionales para la autorización de organizaciones de protección reconocidas que actúan en nombre de la Administración y/o autoridad designada de un Gobierno Contratante	10 junio 2003
<b>Formación de la gente de mar y del personal portuario</b>		
Resolución A.955(23)	Enmiendas a los principios relativos a la dotación de seguridad (resolución A.890(21))	5 diciembre 2003
MSC/Circ.1154	Directrices sobre la formación y titulación de los oficiales de la compañía para la protección marítima	23 mayo 2005
Resolución MSC.203(81)	Adopción de enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, enmendado	18 mayo 2006
Resolución MSC.209(81)	Adopción de enmiendas al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación)	18 mayo 2006
MSC.1/Circ.1188	Directrices sobre la formación y titulación de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias	22 mayo 2006
STCW.6/Circ.9	Enmiendas a la parte B del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación)	22 mayo 2006
MSC.1/Circ.1235	Orientaciones sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección para el personal de a bordo	21 octubre 2007
MSC.1/Circ.1341	Directrices sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección del personal de las instalaciones portuarias	27 mayo 2010
Curso modelo de la OMI 3.19	Oficial de protección del buque	
Curso modelo de la OMI 3.20	Oficial de la compañía para la protección marítima	
Curso modelo de la OMI 3.21	Oficial de protección de la instalación portuaria	
<b>Información relacionada con la protección</b>		
MSC.1/Circ.1305	Orientaciones revisadas para los capitanes, las compañías y los funcionarios debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto	9 junio 2009
<b>Permiso de tierra</b>		
MSC.1/Circ.1342	Recordatorio en relación con el permiso de tierra y acceso a los buques	27 mayo 2010
<b>Contrabando de drogas</b>		
Resolución A.985(24)	Revisión de las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.872(20))	1 diciembre 2005
Resolución FAL.9(34)	Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional	30 marzo 2007
<b>Buques para fines especiales</b>		
MSC/Circ.1157	Plan provisional para que determinados buques de carga cumplan las medidas especiales para incrementar la protección marítima	23 mayo 2005
MSC.1/Circ.1189	Plan provisional para que los buques para fines especiales cumplan las medidas especiales para incrementar la protección marítima	30 mayo 2006

<b>Categoría y signatura</b>	<b>Título</b>	<b>Adopción</b>
<b>Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP</b>		
MSC/Circ.1067	Pronta implantación de las medidas especiales para incrementar la protección marítima	28 febrero 2003
MSC/Circ.1097	Orientaciones relativas a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP	6 junio 2003
Circular N° 2514	Información requerida a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS de conformidad con las disposiciones de la regla XI-2/13 del SOLAS	8 diciembre 2003
MSC/Circ.1104	Implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP	15 enero 2004
Circular N° 2529	Información requerida a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS de conformidad con las disposiciones de la regla XI-2/13.1.1 del SOLAS en relación con la comunicación de los datos de un único punto de contacto nacional	12 febrero 2004
MSC/Circ.1110	Asuntos relacionados con las reglas XI-2/6 y XI-2/7 del Convenio SOLAS	7 junio 2004
MSC/Circ.1111	Orientación relativa a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP	7 junio 2004
MSC/Circ.1132	Orientaciones relativas a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP	14 diciembre 2004
Resolución MSC.194(80)	Adopción de enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (guarda relación con las enmiendas (solo aspectos relacionados))	20 mayo 2005
Resolución MSC.196(80)	Adopción de enmiendas al Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)	20 mayo 2005
MSC/Circ.1156	Orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en casos de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP	23 mayo 2005
Resolución MSC.202(81)	Adopción de enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado	19 mayo 2006
MSC.1/Circ.1194	Implantación eficaz del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP	30 mayo 2006
<b>Casos de polizonaje</b>		
Resolución A.871(20)	Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje	25 noviembre 1997
FAL.2/Circ.50/Rev.2	Informes sobre casos de polizonaje	29 noviembre 2010
Resolución A.1027(26)	Aplicación y revisión de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (resolución A.871(20))	2 diciembre 2009
<b>Tratados SUA (Conferencia internacional sobre la revisión) – Acta final</b>		19 octubre 2005
	Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima	1 noviembre 2005
	Protocolo de 2005 relativo al Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental	1 noviembre 2005

<b>Categoría y signatura</b>	<b>Título</b>	<b>Adopción</b>
<b>Tráfico o transporte de emigrantes por mar</b>		
MSC/Circ.896/Rev.1	Medidas provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de emigrantes por mar	12 junio 2001
<b>Actos ilícitos</b>		
Resolución A.584(14)	Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación	20 noviembre 1985
MSC/Circ.443	Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques	26 septiembre 1986
MSC/Circ.754	Seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado	5 julio 1996
<b>Autoevaluación voluntaria</b>		
MSC.1/Circ.1192	Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias	30 mayo 2006
MSC.1/Circ.1193	Orientaciones sobre la autoevaluación voluntaria de las Administraciones y para la protección de los buques	30 mayo 2006
MSC.1/Circ.1217	Orientaciones provisionales sobre la autoevaluación voluntaria de las compañías y los oficiales de la compañía para la protección marítima (OCPM) para la protección del buque	14 diciembre 2006
<b>Otros</b>		
Resolución MSC.160(78)	Adopción del sistema de asignación de un número de identificación de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos	20 mayo 2004
Resolución MSC.159(78)	Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima	21 mayo 2004
Circular N° 2554/Rev.1/Corr.1	Implantación del sistema de asignación de un número de identificación de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos (resolución MSC.160(78))	30 enero 2008
MSC.1/Circ.1371	Lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con la seguridad y la protección	30 julio 2010

## Apéndice 1.3

### **Sitios en la Red que contienen programas de toma de conciencia de la protección**

**1** El programa America's Waterway Watch es una iniciativa nacional en la que se pide a sus miembros que informen a los organismos locales encargados de aplicar la ley de cualquier actividad sospechosa en el mar. El sitio en la Red para obtener información adicional es: [www.americaswaterwaywatch.us/](http://www.americaswaterwaywatch.us/)

**2** El proyecto Kraken es una iniciativa regional del Reino Unido que pide a los residentes y partes interesadas del sector marítimo locales que informen a la policía local de cualquier actividad sospechosa en el mar. El sitio en la Red para obtener información adicional es: [www.hampshire.police.uk/Internet/advice/kraken/](http://www.hampshire.police.uk/Internet/advice/kraken/)

**3** La Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur ha elaborado un Código de protección trilingüe para las embarcaciones de servicio portuario, que puede consultarse en: [www.mpa.gov.sg/sites/circulars\\_and\\_notices/pdfs/maritime\\_security\\_notices/pc04-18.pdf](http://www.mpa.gov.sg/sites/circulars_and_notices/pdfs/maritime_security_notices/pc04-18.pdf)

**4** El Registro Internacional de la Marina Mercante de Belice ha elaborado un conjunto de directrices de protección marítima para las compañías navieras que utilizan el registro, así como para una amplia gama de expertos en protección. En el documento, de 34 páginas, se resume el marco de protección marítima en Belice; se indican las responsabilidades respectivas de la autoridad nacional y las compañías navieras en cuanto a la implantación de las medidas de protección marítima; y se facilitan orientaciones sobre las medidas que deben tenerse en cuenta en la respuesta a las amenazas para los buques y otros sucesos en el mar.

En la dirección [www.immarbe.com/maritimesecurity.html](http://www.immarbe.com/maritimesecurity.html) puede accederse al sitio en la Red.

# Sección 2 – Responsabilidades de los Gobiernos y sus autoridades nacionales en materia de protección

## 2.1 Introducción

**2.1.1** En la presente sección se facilitan orientaciones sobre las responsabilidades de protección de los Gobiernos en virtud de las medidas de protección marítima. Los temas incluidos son:

- .1 acuerdos alternativos sobre protección (ASA);
- .2 aplicación de las medidas;
- .3 certificación;
- .4 verificaciones del cumplimiento;
- .5 registro sinóptico continuo (RSC);
- .6 medidas de control y cumplimiento;
- .7 declaración de protección marítima (DPM);
- .8 disposiciones de protección equivalentes (ESA);
- .9 instalaciones portuarias no regidas por el Convenio SOLAS;
- .10 evaluaciones de la protección de la instalación portuaria (EPIP);
- .11 organizaciones de protección reconocidas (OPR);
- .12 asesoramiento y asistencia en materia de protección;
- .13 niveles de protección;
- .14 planes de protección; y
- .15 sistemas de alerta de protección del buque (SSAS).

**2.1.2** En esta sección se documentan asimismo las experiencias adquiridas hasta la fecha de los Gobiernos a la hora de establecer el marco para la implantación de las medidas de protección marítima y la supervisión de dicha implantación. Los temas incluidos son:

- .1 legislación nacional;
- .2 organizaciones dentro del propio Gobierno;
- .3 mecanismos de coordinación del Gobierno;
- .4 inspecciones de las instalaciones portuarias y los buques;
- .5 las comunicaciones de protección del buque;
- .6 medidas coercitivas;
- .7 formación de los funcionarios del Gobierno con responsabilidades de protección;
- .8 supervisión nacional;

- .9 los buques no regidos por el Convenio SOLAS;
- .10 otros instrumentos y orientaciones adicionales relacionados con la protección publicados por la OMI;
- .11 información a la OMI; y
- .12 aspectos más amplios de la protección de los puertos.

**2.1.3** Tanto los Gobiernos como los explotadores de instalaciones portuarias y los armadores de buques tienen responsabilidades relacionadas con varios aspectos de las medidas de protección marítima. Para ayudar a comprender la forma en que estas responsabilidades se complementan entre sí, en el gráfico *infra* se indica su localización dentro de cada sección.

Medidas de protección marítima	Referencia en la Guía sobre las responsabilidades de:		
	Funcionarios del Gobierno	Explotadores de instalaciones portuarias	Armadores
Organizaciones de protección reconocidas	2.5	3.2.5–3.2.8	4.2.6–4.2.8
Niveles de protección	2.6	3.3	4.3
Declaraciones de protección marítima	2.7	3.4	4.4
Designación de las instalaciones portuarias	2.8.1–2.8.9	3.2.1	–
Límites de las instalaciones portuarias	2.8.10–2.8.12	3.2.2–3.2.3	–
Instalaciones portuarias no regidas por el Convenio SOLAS	2.8.14–2.8.16	3.10	–
Comités de protección portuaria	2.8.17–2.8.18	–	4.2.5
Oficiales de protección de la instalación portuaria	2.8.19–2.8.24	3.5.1–3.5.6	–
Evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias	2.8.25–2.8.33	3.6	–
Planes de protección de las instalaciones portuarias	2.8.34–2.8.42	3.7	–
Nombramiento y cualificaciones del personal de protección del buque	2.9.1–2.9.11	–	4.5
Evaluaciones de la protección del buque	2.9.12–2.9.14	–	4.7
Planes de protección del buque	2.9.15–2.9.30	–	4.8.1–4.8.11
Notificación de sucesos que afectan a la protección marítima	2.9.37	3.8.8–3.8.10	4.8.34–4.8.37
Registros de protección	2.9.38	–	4.8.38–4.8.39
Registros sinópticos continuos	2.9.42	–	4.10.8
Certificados internacionales de protección del buque	2.10	–	4.9
Medidas de control y cumplimiento	2.11	–	4.10
Sistemas de identificación automática	2.12.16–2.12.19	–	4.6.11–4.6.12
Información previa a la llegada	2.12.20–2.12.24	–	4.6.13–4.6.15
Sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance	2.12.25–2.12.37	–	4.6.16–4.6.18
Acuerdos alternativos sobre protección	2.13	3.2.9–3.2.10	4.2.9–4.2.11
Disposiciones de protección equivalentes	2.14	3.2.11	4.2.12
Consideraciones relativas al acceso de la gente de mar	2.17.5–2.17.10	3.8.13–3.8.19	4.8.30–4.8.33
Buques no regidos por el Convenio SOLAS	2.18.3–2.18.15	–	4.11
Protección del puerto	2.18.16–2.18.20	3.9	–

**2.1.4** La OMI recomienda a los Gobiernos que evalúen la eficacia con la que sus autoridades nacionales han cumplido y siguen cumpliendo sus obligaciones en relación con las instalaciones portuarias y la protección de los buques. Los cuestionarios sobre la implantación, publicados para ayudar a las autoridades designadas y las Administraciones a examinar la situación del desempeño de sus responsabilidades de protección en

virtud de las medidas de protección marítima, figuran en el apéndice 2.1: «Cuestionario de implantación para las autoridades designadas», y en el apéndice 2.2: «Cuestionario de implantación para las Administraciones», respectivamente.

**2.1.5** La OMI pide asimismo a los Gobiernos que proporcionen información sobre sus puntos de contacto nacionales y otros aspectos de sus responsabilidades, tal como se indica en la subsección 2.19.

## **2.2 Legislación nacional**

### **Introducción**

**2.2.1** La elaboración y aplicación de una legislación nacional adecuada es esencial para implantar con éxito las medidas de protección marítima y supervisar la implantación de las mismas. Esta legislación debería prever, como mínimo, la plena implantación de las medidas de protección marítima y la supervisión de dicha implantación.

**2.2.2** Los Gobiernos tienen libertad para ampliar la implantación de las medidas de protección marítima o las disposiciones extraídas de ellas, a los siguientes elementos bajo su jurisdicción (la OMI recomienda a los Gobiernos que estudien la posibilidad de hacerlas extensivas a los buques y a las instalaciones portuarias, y algunos así lo han hecho):

- .1 buques no regidos por el Convenio SOLAS;
- .2 instalaciones portuarias utilizadas por buques no regidos por el Convenio SOLAS; y
- .3 actividades mar adentro.

**2.2.3** La legislación debería especificar asimismo las facultades que deben otorgarse a los funcionarios del Gobierno para ejercer sus funciones, incluida la inspección y puesta a prueba de las medidas y procedimientos de protección adoptados en puertos, instalaciones portuarias y buques, y la aplicación de medidas coercitivas para corregir los casos de incumplimiento.

**2.2.4** El término «legislación» cubre toda la legislación primaria y secundaria promulgada para implantar las medidas de protección marítima. La «legislación primaria» se refiere a las leyes y decretos, en tanto que la «legislación secundaria» hace referencia a los reglamentos, instrucciones, ordenanzas y normas adoptadas en virtud de las facultades otorgadas en la legislación primaria.

### **Experiencia adquirida hasta la fecha**

**2.2.5** La mayoría de los Gobiernos ha promulgado leyes para implantar las medidas de protección marítima. El enfoque exacto adoptado depende de los ordenamientos constitucionales y legislativos de cada país. Varios países aún no han adoptado los instrumentos jurídicos necesarios para implantar plenamente las medidas de protección marítima.

**2.2.6** En algunos países, los instrumentos jurídicos internacionales y las enmiendas a los mismos, tales como las medidas de protección marítima, se incorporan automáticamente a la legislación nacional. Sin embargo, en la mayoría de los países, las medidas de protección marítima se han implantado mediante enmiendas a la legislación vigente en materia de protección, puertos o navegación o bien mediante la aplicación de nuevos instrumentos jurídicos.

**2.2.7** En el caso de las instalaciones portuarias, la implantación de las medidas de protección marítima ha exigido introducir enmiendas en la legislación portuaria nacional y local (a menudo por medio de reglamentos y ordenanzas), que ya contenían disposiciones para controlar o restringir el acceso a las zonas portuarias y para regular las actividades dentro de dichas zonas.

**2.2.8** Es posible que la legislación vigente relativa a la seguridad nacional y la protección de las infraestructuras nacionales de importancia crítica ya contenga disposiciones sobre la protección de los puertos. Varios Gobiernos han modificado esta legislación para incorporar a la misma las prescripciones de las medidas

de protección marítima y, en algunos casos, esta incorporación pudo llevarse a cabo sin necesidad de una enmienda formal.

**2.2.9** En el caso de los buques, la incorporación de las prescripciones de las medidas de protección marítima se ha efectuado mediante la introducción de enmiendas a la legislación vigente relativa a la marina mercante, que ha sido el medio empleado para implantar el resto de las prescripciones obligatorias del Convenio SOLAS.

**2.2.10** Diversos Gobiernos han promulgado una nueva legislación específica para aplicar las prescripciones de las medidas de protección marítima tanto a sus instalaciones portuarias como a sus buques. Un reducido número de Gobiernos ya había promulgado leyes, lo cual imponía prescripciones de protección a los buques cruceristas que utilizan sus puertos.

## **Legislación relativa a las medidas de protección marítima**

### *Introducción*

**2.2.11** En los párrafos que figuran a continuación se presentan orientaciones sobre diversos aspectos de la legislación nacional que podrían utilizarse con vistas a la plena implantación de las medidas de protección marítima.

### *Parte B del Código PBIP*

**2.2.12** Si bien el término «medidas de protección marítima» que se usa en la presente Guía comprende ambas partes del Código PBIP, la legislación nacional por lo general se concentra en las prescripciones obligatorias de la parte A. No obstante, algunas secciones de la parte A del Código PBIP contienen el enunciado «... teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código».

**2.2.13** Un número importante de Gobiernos ha promulgado leyes que otorgan carácter obligatorio a amplios extractos de las orientaciones que figuraban originalmente en la parte B de dicho Código. Algunos incluso han otorgado este carácter obligatorio a todas las orientaciones de la parte B.

**2.2.14** Los Gobiernos han tomado algunos elementos de las orientaciones de la parte B del Código PBIP al definir las responsabilidades de:

- .1 las autoridades nacionales y sus funcionarios, incluidos los funcionarios debidamente autorizados responsables del control y cumplimiento de las medidas;
- .2 los explotadores de instalaciones portuarias y su personal de protección;
- .3 las compañías navieras y su personal de protección, incluidos los capitanes de buque; y
- .4 las organizaciones de protección reconocidas que desempeñen funciones por cuenta de las autoridades nacionales o en nombre de éstas.

**2.2.15** Las orientaciones incluidas en la parte B se han utilizado asimismo para definir los procesos involucrados en el ejercicio de las responsabilidades de los funcionarios, los explotadores de instalaciones portuarias, las compañías navieras y sus oficiales de protección.

### *Disposiciones de la legislación nacional*

**2.2.16** Para implantar plenamente las prescripciones de las medidas de protección marítima, la legislación podría contemplar:

- .1 las definiciones;
- .2 el ámbito de aplicación;
- .3 la autoridad designada y la Administración;
- .4 el nivel de protección;
- .5 la instalación portuaria;

- .6 las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias;
- .7 el buque;
- .8 los planes de protección de las instalaciones portuarias y los planes de protección de los buques;
- .9 la conservación de los registros y las declaraciones de protección marítima;
- .10 la inspección de las instalaciones portuarias y los buques;
- .11 las medidas coercitivas;
- .12 las medidas de control y cumplimiento; y
- .13 los delitos relacionados con las medidas de protección marítima.

**2.2.17** Las facultades que se otorgarán a las autoridades designadas y las Administraciones para ejercer sus responsabilidades se explican en los párrafos que figuran a continuación.

#### *Definiciones en la legislación*

**2.2.18** Las definiciones que se emplean en la legislación nacional deberían ser similares en la medida de lo posible a las utilizadas en las medidas de protección marítima. Sin embargo, algunos términos utilizados en las medidas de protección marítima no se definen, por ejemplo:

- .1 Administración;
- .2 compañía naviera;
- .3 autoridad competente (en relación con los sistemas de alerta de protección del buque);
- .4 viaje internacional;
- .5 capitán; y
- .6 zona restringida.

**2.2.19** Podría ser necesario incluir definiciones para tales términos en la legislación nacional. Algunas de ellas se definen en otras partes del Convenio SOLAS. Todas las definiciones deberían reflejar, en la medida de lo posible, el contexto en el que aparece el término en las medidas de protección marítima. A manera de ejemplo, el término «zona restringida» podría definirse como «una zona en una instalación portuaria o un buque identificada como tal en el plan de protección de la instalación portuaria o en el plan de protección del buque».

#### *Aplicación de la legislación*

**2.2.20** Las medidas de protección marítima se aplican a las instalaciones portuarias sometidas a la jurisdicción de un Estado, a sus buques regidos por el Convenio SOLAS y a su mar territorial. Las medidas de protección marítima se aplican asimismo a los territorios de ultramar de un Estado.

**2.2.21** La legislación nacional por la que se implantan las medidas de protección marítima debería definir su ámbito de aplicación territorial, incluido el mar territorial del Estado y, según proceda, su extensión a los territorios de ultramar que no tengan su propia autoridad legislativa.

#### *Legislación: autoridad designada y Administración*

**2.2.22** La legislación podría indicar la organización gubernamental que regulará la protección de las instalaciones portuarias (es decir, la autoridad designada), así como la organización que regulará la protección de los buques (es decir, la Administración). La responsabilidad de la protección de las instalaciones portuarias y los buques puede recaer en una sola organización (véanse los párrafos 2.3.1 y 2.3.2).

**2.2.23** La legislación también podría especificar si las organizaciones y sus funcionarios tienen facultades delegadas para actuar en su propio nombre, en nombre de la organización o si actúan bajo la autoridad del ministro competente.

**2.2.24** El término «autoridad designada» es nuevo en las medidas de protección marítima y podría definirse en la legislación nacional. Como la mayoría de los Gobiernos han promulgado leyes para implementar disposiciones anteriores del Convenio SOLAS y otros instrumentos jurídicos de la OMI, es posible que el término «Administración» ya esté definido en la legislación relativa a la marina mercante.

*Legislación: niveles de protección*

**2.2.25** El establecimiento del nivel de protección es responsabilidad del Gobierno. Existen algunos ejemplos de legislaciones nacionales en las que se indica la organización gubernamental responsable de esta función, a menos que dicha organización sea la autoridad designada o la Administración. No obstante, la legislación nacional podría indicar quién es responsable de comunicar los cambios en el nivel de protección y de recibir la comunicación de tales cambios y responder a los mismos.

**2.2.26** La legislación nacional podría facultar a la autoridad designada y a la Administración para determinar el plazo necesario para cambiar el nivel de protección y podría indicar asimismo las medidas que tendrán que adoptarse si los responsables de:

- .1 comunicar los cambios de nivel de protección no lo hacen;
- .2 responder a tal cambio no lo hacen en el plazo establecido.

*Legislación: instalaciones portuarias*

**2.2.27** Las autoridades designadas deben contar con la autoridad necesaria para designar una instalación portuaria que:

- .1 deba nombrar un oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) y elaborar un plan de protección de la instalación portuaria (PIIP); y/o
- .2 sea utilizada ocasionalmente por buques regidos por el Convenio SOLAS cuando la autoridad designada nombre responsable a una organización o a una persona en tierra de la protección en tierra.

**2.2.28** En el segundo de los casos indicados anteriormente, la autoridad designada realizará una evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP).

**2.2.29** La legislación nacional podría establecer las prescripciones relativas a:

- .1 la notificación al propietario o explotador de una instalación portuaria de su obligación de designar a un OPIP y elaborar un PIIP;
- .2 la notificación del nombramiento de una organización o persona en tierra responsable de comunicarse con los buques regidos por el Convenio SOLAS en las instalaciones portuarias utilizadas en ocasiones por tales buques, y las responsabilidades de dicha organización o persona; y
- .3 la situación laboral del OPIP elegido, que debería ser un empleado del explotador o propietario de la instalación portuaria, o haber firmado un contrato o un convenio de otro tipo con el propietario o explotador de la instalación portuaria.

**2.2.30** La legislación nacional podría establecer que el explotador o propietario de dicha instalación portuaria es responsable de las medidas adoptadas por su OPIP y de la protección de su instalación.

*Legislación: evaluación de la protección de la instalación portuaria*

**2.2.31** Las evaluaciones de la protección de la instalación portuaria son realizadas por funcionarios de la autoridad designada o por organizaciones de protección reconocidas en su nombre. La legislación podría autorizar, como parte del proceso de evaluación, a los encargados de estas evaluaciones a:

- .1 entrar en solares o locales;
- .2 inspeccionar documentos, registros y planes; y

- .3 inspeccionar el equipo de protección.

**2.2.32** La legislación nacional podría incluir criterios sobre la frecuencia y las circunstancias en las que deberían examinarse y actualizarse las EPIP.

*Legislación: buques*

**2.2.33** Las medidas de protección marítima imponen a las compañías navieras que operan buques regidos por el Convenio SOLAS la obligación de designar:

- .1 por lo menos a un oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) que asumirá la responsabilidad de realizar una evaluación de la protección del buque (EPB) y elaborar un plan de protección del buque (PPB) para cada uno de los buques regidos por el Convenio SOLAS; y
- .2 a un oficial de protección del buque (OPB), responsable ante el capitán, que se encargará de la implantación del PPB.

**2.2.34** La legislación nacional podría establecer que la compañía naviera es responsable de las medidas adoptadas por la compañía y por los OPB, y de la protección de sus buques.

*Legislación: planes de protección de las instalaciones portuarias y planes de protección de los buques*

**2.2.35** La legislación podría prever las prescripciones y los procedimientos aplicables a:

- .1 la presentación de los PPIP y los PPB;
- .2 la aprobación de los PPIP y PPB, con o sin modificaciones;
- .3 las prescripciones relativas a la revisión de un PPIP aprobado o un PPB aprobado; y
- .4 la presentación de enmiendas a un PPIP aprobado o un PPB aprobado.

*Legislación: conservación de los registros y las declaraciones de protección marítima*

**2.2.36** La legislación nacional podría especificar el tiempo mínimo que tendrán que conservarse los registros y las declaraciones de protección marítima en una instalación portuaria o un buque.

*Legislación: inspección de las instalaciones portuarias y los buques*

**2.2.37** La legislación podría conceder a los funcionarios de las autoridades designadas y las Administraciones, o a las personas autorizadas a realizar funciones de inspección en su nombre, la autoridad para entrar en las instalaciones portuarias o en los buques a fin de comprobar si cumplen las prescripciones de las medidas de protección marítima.

**2.2.38** Entre estas facultades cabe señalar la autoridad para:

- .1 inspeccionar una instalación portuaria o un buque para evaluar si cumple las normas;
- .2 inspeccionar el equipo de protección;
- .3 poner en marcha un ejercicio de protección en una instalación portuaria o un buque;
- .4 entrar en todos los locales conexos a una instalación portuaria o una compañía naviera;
- .5 solicitar e inspeccionar documentos, registros y planes;
- .6 entrevistar a personas en relación con la protección de una instalación portuaria o un buque; y
- .7 obtener y conservar pruebas en relación con cualquier deficiencia en la protección que se haya observado en una instalación portuaria o un buque.

**2.2.39** Las inspecciones podrían referirse a:

- .1 la expedición o verificación de la declaración de cumplimiento de una instalación portuaria;

- .2 la expedición o verificación del Certificado internacional de protección del buque (ISSC) o del ISSC provisional; y
- .3 la inspección, revisión o auditoría para evaluar que una instalación portuaria o un buque cumple las prescripciones de las medidas de protección marítima.

*Legislación: medidas coercitivas*

**2.2.40** La legislación podría establecer las medidas que pueden tomar la autoridad designada y la Administración en caso de observar una deficiencia de protección en una instalación portuaria o un buque regido por el Convenio SOLAS.

**2.2.41** Si se observa una deficiencia grave que comprometa la capacidad para que una instalación portuaria o un buque puedan funcionar en los niveles de protección 1 a 3, la legislación debería facultar a los funcionarios para emitir avisos de restricción o suspensión aplicables a determinadas actividades de las instalaciones portuarias o los buques hasta que se corrija la deficiencia o se adopten medidas y procedimientos alternativos de protección adecuados.

**2.2.42** Si una deficiencia de protección no compromete la capacidad para que una instalación portuaria o un buque funcione en los niveles de protección 1 a 3 y la instalación portuaria o el buque no adopta medidas para corregirla, la legislación debería facultar a los funcionarios para emitir un aviso de ejecución, en el que se exija a la instalación portuaria o al buque que corrija la deficiencia en un plazo determinado.

**2.2.43** La legislación podría establecer asimismo los procedimientos para la retirada de un PPIP o un PPB aprobados y el procedimiento para su restitución.

**2.2.44** Numerosos Gobiernos prevén en su legislación procedimientos que permiten a los explotadores de instalaciones portuarias y a los armadores de buques recurrir la presentación de un aviso de ejecución y el examen de tales recursos. Podría estudiarse la posibilidad de establecer derechos de recurso similares para los avisos de restricción y suspensión, así como para la retirada de un PPIP o un PPB aprobados.

**2.2.45** La legislación podría establecer sanciones administrativas, civiles o penales en caso de que una instalación portuaria o un buque no cumpla, por ejemplo, un aviso de ejecución, restricción o suspensión, así como procedimientos para la aplicación de tales sanciones, incluido el derecho a recurrir contra las sanciones impuestas.

*Legislación: medidas de control y cumplimiento*

**2.2.46** Las medidas de protección marítima permiten adoptar medidas de control cuando un buque con pabellón extranjero regido por el Convenio SOLAS ha entrado en el puerto o ha indicado que tiene la intención de hacerlo. Estas medidas de control pueden ser:

- .1 inspección del buque;
- .2 demora del buque;
- .3 detención del buque
- .4 restricción de sus operaciones;
- .5 expulsión del buque del puerto;
- .6 prohibición de la entrada al puerto; y
- .7 otras medidas administrativas o correctivas de menor importancia.

**2.2.47** La legislación podría establecer procedimientos para imponer tales medidas de control.

**2.2.48** La legislación podría estipular que las medidas de control que permiten la expulsión de un puerto o la prohibición de entrada al puerto sólo deberían aplicarse cuando se considere que el buque representa una amenaza inmediata para la protección marítima.

**2.2.49** Las medidas de protección marítima establecen que los buques detenidos o demorados sin motivos justificados pueden reclamar una indemnización. La legislación podría establecer procedimientos para presentar y examinar las reclamaciones de indemnización en estos casos.

*Legislación: delitos relacionados con las medidas de protección marítima*

**2.2.50** Las medidas de protección marítima no imponen sanciones. Los actos delictivos o terroristas que pretenden detectar y evitar ya suelen estar tipificados como delitos en el derecho penal y el código penal de los Estados.

**2.2.51** Al aplicar las medidas de protección marítima, algunos Gobiernos han tipificado en su legislación como delitos:

- .1 el incumplimiento de un aviso de ejecución;
- .2 la obstrucción o usurpación intencionada de las funciones de un funcionario del Gobierno u otra persona que actúe en nombre de la autoridad designada o la Administración;
- .3 la negativa a proporcionar la información exigida por un funcionario del Gobierno u otra persona que actúe en nombre de la autoridad designada o la Administración;
- .4 la transmisión deliberada de información falsa a un funcionario del Gobierno o a otra persona que actúe en nombre de la autoridad designada o de la Administración; y
- .5 la presencia no autorizada en una zona restringida de una instalación portuaria o un buque.

### **Ampliación de la aplicación de las medidas de protección marítima**

**2.2.52** Las medidas de protección marítima se aplican a las instalaciones portuarias que prestan servicio a los buques regidos por el Convenio SOLAS y a dichos buques. Se ha recomendado a los Gobiernos que estudien la posibilidad de ampliar su aplicación, en condiciones adecuadas, a las instalaciones portuarias y a los buques no incluidos en su ámbito de aplicación.

**2.2.53** Algunos Gobiernos han aplicado prescripciones extraídas de las medidas de protección marítima a:

- .1 los buques de pasaje y de carga que solamente realizan viajes nacionales, incluidos los buques que realizan viajes nacionales de largo recorrido a territorios de ultramar;
- .2 las embarcaciones de servicio portuario y otras embarcaciones que intervienen en actividades de buque a buque con buques contemplados en las medidas de protección marítima;
- .3 los buques de suministro y de apoyo mar adentro;
- .4 los buques pesqueros y las embarcaciones de recreo; y
- .5 las instalaciones que utilizan los buques y embarcaciones antes citados.

**2.2.54** Las medidas de protección marítima no se aplican a las instalaciones portuarias utilizadas primordialmente con fines militares. Algunas autoridades designadas han aplicado las prescripciones de las medidas de protección marítima a estas instalaciones portuarias cuando en ellas operan servicios comerciales regulares.

## **2.3 Organizaciones dentro del propio Gobierno**

### **Estructuras organizativas**

**2.3.1** Las medidas de protección marítima establecen una diferencia entre las funciones de la autoridad designada (como organización gubernamental responsable de la protección de una instalación portuaria) y las de la Administración (responsable de la protección de los buques). Corresponde a cada Gobierno determinar dónde deben situarse las responsabilidades específicas de la autoridad designada y de la Administración dentro de sus estructuras administrativas.

**2.3.2** Por lo general, las responsabilidades de la autoridad designada y de la Administración recaen en el ministerio o secretaría responsable de las cuestiones relacionadas con los puertos y el transporte marítimo, que a menudo es el Ministerio o la Secretaría de Transporte, o en una organización gubernamental autónoma dependiente del Ministro de Transporte. Varios Gobiernos hacen una distinción entre su autoridad designada responsable de la protección de las instalaciones portuarias y su Administración responsable de la protección de los buques. Otros combinan en una sola organización las responsabilidades en materia de protección marítima que incumben a la autoridad designada y a la Administración. En ocasiones, las responsabilidades relativas a la protección de las instalaciones portuarias y de los buques se combinan con la responsabilidad de la protección de otros modos de transporte, como la aviación.

## **Delegación de responsabilidad**

**2.3.3** Las medidas de protección marítima contemplan un reducido número de casos en los que una autoridad designada puede encargar a una organización de protección reconocida (OPR) que realice en su nombre tareas relacionadas con la protección de las instalaciones portuarias. Véase en la subsección 2.5 una lista de las responsabilidades y condiciones de delegación.

**2.3.4** La delegación de responsabilidades en materia de protección de buques es una práctica más común entre los Gobiernos o sus Administraciones. Algunos Gobiernos han optado por delegar responsabilidades en registros internacionales extraterritoriales, si bien bajo la supervisión de su Ministerio o Secretaría de Transporte. En otros casos, las Administraciones delegan muchas de sus responsabilidades en materia de protección de los buques en OPR. En los párrafos 2.5.6 y 2.5.7 figura una lista completa de las responsabilidades y condiciones de delegación.

## **2.4 Mecanismos de coordinación del Gobierno**

### **Introducción**

**2.4.1** La mejora de la protección de las instalaciones portuarias y de los buques forma parte de los esfuerzos que realizan los Gobiernos para combatir el terrorismo y otras amenazas, y en ella pueden participar numerosas organizaciones, aparte de las autoridades nacionales responsables de la aplicación de las medidas de protección marítima. Las principales se enumeran a continuación.

**2.4.2** Las autoridades nacionales de aduanas e inmigración realizan sus propias tareas de control en los puertos y a bordo de los buques, y conocen de forma pormenorizada las actividades delictivas que pretenden detectar y evitar. Muchas de estas autoridades han adoptado prácticas y procedimientos extraídos del Marco normativo de la OMA para asegurar y facilitar el comercio global (Marco normativo SAFE) que se aplica a los puertos, instalaciones portuarias y buques, en el contexto de la cadena mundial de suministro de la carga marítima.

**2.4.3** Las autoridades nacionales establecen los niveles de protección adecuados, en particular los relacionados con amenazas terroristas, que se basan en la esencial aportación de los servicios de inteligencia y las fuerzas de seguridad. La policía, los servicios de guardacostas y las fuerzas militares constituyen una parte importante de la respuesta de un Gobierno a un suceso grave que afecta a la protección marítima y, por lo general, tienen su propia información de inteligencia sobre la delincuencia y las amenazas para la protección en sus ámbitos de jurisdicción. Las autoridades encargadas de hacer cumplir las normas participan en el enjuiciamiento de los delincuentes.

**2.4.4** Las decisiones adoptadas por las autoridades nacionales encargadas de la protección de los buques y las instalaciones portuarias deberían basarse en una estrecha coordinación dentro del propio Gobierno y entre las organizaciones gubernamentales. Para ello se puede crear una estructura adecuada, que podría ser un comité nacional de protección marítima, y desarrollar un marco o estrategia nacional en este ámbito.

La elaboración de semejante marco o estrategia puede evitar posibles duplicaciones de los procedimientos y medidas de protección que las organizaciones gubernamentales exigen en los puertos y a bordo de los buques.

### **Marco o estrategia nacional de protección marítima**

**2.4.5** Diversos Gobiernos han elaborado marcos o estrategias nacionales de protección marítima, así como declaraciones sobre las políticas en esta materia. Cuando proceda, tales marcos o estrategias podrían establecerse por medio de la legislación nacional.

**2.4.6** Los marcos o estrategias nacionales de protección marítima constituyen un instrumento eficaz para elaborar un contexto nacional que permita comprender los problemas y las necesidades en materia de protección, y proporcionen directrices y orientaciones para llevar a cabo evaluaciones y planes de protección. El marco o estrategia nacional de protección marítima podría cumplir la recomendación que figura en el *Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos*, relativa a la elaboración, por parte de los Gobiernos, de un documento sobre esta materia.

**2.4.7** Un marco o estrategia nacional de protección marítima podría abarcar, con el nivel de detalle adecuado, los aspectos enumerados a continuación:

- .1 alcance e importancia de la infraestructura y sectores marítimos del país;
- .2 percepción de las actuales amenazas marítimas;
- .3 funciones y responsabilidades de las organizaciones gubernamentales;
- .4 políticas de seguridad nacional aplicables a puertos y buques;
- .5 responsabilidades en materia de protección de los sectores portuario y del transporte marítimo;
- .6 coordinación de las respuestas del Gobierno y el sector;
- .7 prioridades en materia de protección a corto y largo plazo; y
- .8 desarrollo de una cultura de la protección en todos los sectores marítimos.

### **Comités nacionales de protección marítima**

**2.4.8** El fomento y mantenimiento de vínculos eficaces entre el Gobierno y el sector contribuiría de forma significativa a una aplicación eficaz de las medidas de protección marítima.

**2.4.9** La labor de un comité nacional de protección marítima y el desarrollo, la pertinencia y la aceptación de un marco o estrategia nacional de protección marítima mejorarían si se adoptaran las medidas necesarias para consultar e implicar a los representantes de los regulados, es decir el sector portuario y naviero, las personas que trabajan en los puertos y los buques, y los intereses del transporte de carga y de los pasajeros.

**2.4.10** Una coordinación eficaz a nivel nacional y en el puerto permite a los responsables de la protección de los puertos y los buques valorar las cuestiones relacionadas con la protección marítima y las amenazas que deberían tener en cuenta en sus evaluaciones e intentar detectar y evitar mediante los procedimientos y las medidas establecidos en sus planes de protección. Una valoración equilibrada de los riesgos y las amenazas reales a la protección permite elaborar procedimientos y medidas eficaces, proporcionados y sostenibles. La imposición de procedimientos y medidas de protección excesivos o inadecuados puede reducir su aceptación y eficacia e imponer demoras o restricciones innecesarias al movimiento de pasajeros o carga.

**2.4.11** Muchos Gobiernos han creado comités nacionales o grupos de trabajo para coordinar la implantación inicial de las medidas de protección marítima. Si bien algunos han sido disueltos posteriormente, varios Gobiernos han formalizado estas disposiciones y han creado comités nacionales de protección marítima permanentes u órganos equivalentes, cuyas competencias abarcan los sectores portuario y del transporte marítimo.

**2.4.12** El comité nacional de protección marítima podría realizar dos actividades intrínsecamente interrelacionadas, a saber:

- .1 contribuir a la coordinación de las prescripciones de protección de puertos y buques en todos los organismos del Gobierno; y
- .2 facilitar la consulta sobre cuestiones relacionadas con la protección de los destinatarios de la reglamentación, es decir, los sectores portuario y del transporte marítimo, los trabajadores de puertos y buques y los usuarios de puertos y buques.

**2.4.13** Existen tantas estructuras de comités como comités establecidos. A los efectos de coordinación dentro del propio Gobierno, sus miembros básicos podrían ser representantes a nivel superior de:

- .1 las secretarías o ministerios responsables de los puertos y la navegación;
- .2 sus autoridades nacionales;
- .3 los servicios de inteligencia y seguridad;
- .4 las autoridades nacionales de aduanas e inmigración;
- .5 la policía nacional y los organismos nacionales encargados del cumplimiento de la ley;
- .6 las fuerzas militares (navales);
- .7 el servicio de guardacostas; y
- .8 el servicio exterior.

**2.4.14** A efectos de consulta a todas las partes interesadas de los sectores portuario y del transporte marítimo, también podrían participar miembros a nivel superior de los representantes nacionales de dichos sectores, de los trabajadores portuarios y la gente de mar, así como de los intereses del transporte de carga y de los pasajeros.

**2.4.15** Muchos de estos comités han considerado conveniente crear subcomités o grupos de trabajo especializados centrados en determinadas cuestiones o iniciativas relacionadas con la protección. A menudo, las partes interesadas están representadas en los subcomités debido a que el carácter de los temas que abordan es más específico.

**2.4.16** El mandato del comité nacional de protección marítima podría abarcar las responsabilidades enumeradas a continuación:

- .1 identificar las amenazas para la protección marítima y las vulnerabilidades;
- .2 establecer prioridades de protección;
- .3 planificar, coordinar y evaluar las iniciativas de protección;
- .4 elaborar un marco o estrategia nacional de protección marítima o contribuir a su elaboración;
- .5 elaborar declaraciones sobre las políticas gubernamentales en materia de protección marítima o contribuir a su elaboración;
- .6 elaborar posiciones coordinadas respecto al cumplimiento de obligaciones internacionales;
- .7 abordar problemas de jurisdicción que afecten a las organizaciones que lo integran; y
- .8 gestionar las cuestiones de protección más importantes con repercusiones para diversas organizaciones a las que se refieran comités de alto nivel.

**2.4.17** Pocos comités nacionales de protección marítima cuentan con autoridad ejecutiva (que descansa en las organizaciones gubernamentales que los integran), pero sus esfuerzos han transformado las estrategias de protección, mejorando su aceptabilidad y eficacia cuando se han implantado.

## Participación en organizaciones internacionales y regionales

**2.4.18** Aparte de la OMI, que es una organización internacional, varias organizaciones regionales cuentan con comités o subcomités con el mandato de examinar cuestiones relacionadas con la aplicación de las medidas de protección marítima dentro del concepto más amplio de la protección marítima. Algunas de estas organizaciones son:

- .1 el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), que representa a 21 Gobiernos Contratantes de la región de Asia y el Pacífico. Su programa de protección marítima es administrado por el Grupo de trabajo de transporte, cuyo sitio en la Red se encuentra en:  
[www.apec-tptwg.org.cn/](http://www.apec-tptwg.org.cn/)
- .2 la Organización de Estados Americanos (OEA), que representa a 34 Gobiernos Contratantes de todo el continente americano y el Caribe. Su programa de protección marítima es administrado por dos comités: el Comité Interamericano contra el Terrorismo y la Comisión Interamericana de Puertos. Sus respectivos sitios se encuentran en:  
[www.cicte.oas.org/Rev/En/Programs/Port.asp](http://www.cicte.oas.org/Rev/En/Programs/Port.asp) y [www.safeports.org/](http://www.safeports.org/)
- .3 la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), que representa a 27 Gobiernos Contratantes. Su programa de protección marítima puede consultarse en:  
[www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)
- .4 la Secretaría de la Comunidad del Pacífico (SPC), que tiene 26 miembros, entre ellos 22 Estados y territorios insulares del Pacífico. Su programa de protección marítima puede consultarse en:  
[www.spc.int/maritime](http://www.spc.int/maritime)

## 2.5 Organizaciones de protección reconocidas

### Introducción

**2.5.1** Los Gobiernos podrán delegar en organizaciones de protección reconocidas (OPR) algunas de las responsabilidades que les imponen las medidas de protección marítima. La delegación en estas organizaciones de las responsabilidades en materia de protección se lleva a cabo normalmente a través de la autoridad designada en el caso de las instalaciones portuarias y a través de la Administración en el caso de los buques.

**2.5.2** Las medidas de protección marítima limitan el alcance de la delegación de responsabilidades en materia de protección de las instalaciones portuarias en las OPR, y un reducido número de autoridades designadas han autorizado a organizaciones de este tipo a realizar evaluaciones de la protección de tales instalaciones en su nombre. Una autoridad portuaria o el explotador de una instalación portuaria puede ser designado como OPR para realizar funciones relacionadas con instalaciones portuarias si demuestra poseer las competencias técnicas necesarias.

**2.5.3** Con arreglo a las medidas de protección marítima, el alcance de la delegación en una OPR de las responsabilidades de protección de los buques es más amplio que el de la delegación de las responsabilidades de protección de las instalaciones portuarias. Muchas Administraciones han autorizado a las OPR, en particular las que han recibido la certificación de organización reconocida, a que efectúen inspecciones, reconocimientos, verificaciones y aprobaciones, y a que expidan certificados a buques que enarboles sus pabellones en virtud de las disposiciones contempladas en otras partes del Convenio SOLAS y otros convenios de la OMI.

**2.5.4** Algunos Gobiernos han delegado en las OPR determinadas responsabilidades gubernamentales en materia de protección de buques e instalaciones portuarias, mientras que otros han preferido no hacerlo.

**2.5.5** De conformidad con las medidas de protección marítima, los Gobiernos facilitarán a la OMI el nombre y los datos de contacto de las OPR autorizadas a actuar en su nombre, así como información sobre sus responsabilidades concretas y las condiciones de la delegación de autoridad a tales organizaciones. Esta información puede proporcionarse a través de la base de datos de la OMI en la Red, <http://gisis.imo.org>, y debería mantenerse actualizada.

## Delegación de responsabilidades permitidas

**2.5.6** Los Gobiernos podrán autorizar a una OPR a realizar las funciones enumeradas a continuación:

- .1 aprobar los PPB y sus posteriores enmiendas (a condición de que la organización no haya participado en su elaboración o aplicación);
- .2 verificar y certificar el cumplimiento de las medidas de protección marítima por parte de los buques;
- .3 realizar las EPIP;
- .4 prestar asesoramiento y asistencia en materia de protección, incluso sobre la elaboración de EPIP, PPIP, EPB y PPB.

**2.5.7** Las medidas de protección marítima especifican que los Gobiernos no podrán delegar las siguientes funciones en las OPR:

- .1 establecer el nivel de protección;
- .2 establecer las prescripciones de una declaración de protección marítima;
- .3 determinar qué instalaciones portuarias nombrarán a un OPIP y elaborarán un PPIP;
- .4 aprobar una EPIP o sus posteriores enmiendas;
- .5 aprobar un PPIP o sus posteriores enmiendas;
- .6 ejercer medidas de control y cumplimiento respecto a buques con pabellón extranjero regidos por el Convenio SOLAS;
- .7 aprobar los PPB y sus posteriores enmiendas si han participado en su elaboración; y
- .8 expedir certificados al personal del buque en virtud del Convenio y el Código de Formación.

## Autorización

**2.5.8** Los Gobiernos deberían asegurarse de que las OPR han demostrado su eficacia en materia de organización y poseen las capacidades técnicas necesarias para realizar las tareas que se les deleguen. Estas competencias se especifican en el apéndice 2.3: «Criterios para seleccionar las organizaciones de protección reconocidas», en forma de criterios de selección.

**2.5.9** De acuerdo con las prácticas empresariales eficaces, ambas partes deberían suscribir un acuerdo formal por escrito, en el que, como mínimo, se debería:

- .1 especificar el alcance y la duración de la delegación;
- .2 indicar los principales puntos de contacto dentro de la autoridad nacional y la OPR;
- .3 describir detalladamente los procedimientos de comunicación entre la autoridad nacional y la OPR;
- .4 describir detalladamente los procedimientos de supervisión que utilizará la autoridad nacional para verificar que la OPR está realizando de manera satisfactoria las actividades que se le han delegado;
- .5 describir detalladamente los procedimientos para evaluar los informes presentados por la OPR;
- .6 describir detalladamente los procedimientos que seguirá la OPR si descubre que un buque no cumple las prescripciones de la normativa respecto a las cuales se le ha delegado autoridad;
- .7 describir detalladamente los procedimientos que tienen que seguir la Administración y la OPR si otro Gobierno impone medidas de control a un buque respecto al cual se ha delegado autoridad a la OPR para expedir el Certificado internacional de protección del buque;

- .8 describir detalladamente los datos que deberán proporcionarse a la autoridad nacional para facilitarle la aprobación de los PPB, las EPIP y los PPIP;
- .9 definir la legislación, las políticas, los procedimientos y otros instrumentos de trabajo que deberán proporcionarse a la OPR;
- .10 especificar los registros que mantendrá la OPR y pondrá, en caso necesario, a disposición de la autoridad nacional;
- .11 especificar los informes que se proporcionarán con carácter periódico, incluidos los cambios de capacidad (por ejemplo, pérdida de personal clave); y
- .12 especificar un proceso para resolver los problemas relacionados con el rendimiento.

## Supervisión

**2.5.10** Aparte de los procedimientos de supervisión antes mencionados, los Gobiernos deberían garantizar la idoneidad y coherencia de las tareas que las OPR realicen en su nombre, para lo cual establecerán un sistema de supervisión que consistirá en:

- .1 realizar inspecciones y auditorías de las instalaciones portuarias y los buques en los que las OPR hayan realizado las actividades que les han sido delegadas; y
- .2 establecer las prescripciones para certificar el sistema de calidad de la OPR por parte de auditores independientes que la autoridad nacional considere aceptables.

**2.5.11** La responsabilidad en última instancia de las tareas realizadas en su nombre por las OPR que designen recaerá en los Gobiernos, que están facultados para modificar o revocar sus delegaciones a una OPR que no cumpla los niveles de rendimiento acordados.

## Experiencia adquirida hasta la fecha

**2.5.12** Varias autoridades designadas han autorizado a las OPR a realizar las tareas enumeradas a continuación:

- .1 realizar EPIP en su nombre;
- .2 prestar asistencia a las instalaciones portuarias en la preparación de sus PPIP;
- .3 impartir formación a los OPIP y a otros miembros del personal de la instalación portuaria encargados de la protección;
- .4 aprobar los cursos de formación sobre protección de instalaciones portuarias elaborados por las instituciones de formación u otras instituciones distintas de la propia OPR.

**2.5.13** Numerosas Administraciones han homologado las OPR como instituciones de formación para los OCPM y los OPB.

**2.5.14** Diversos Gobiernos han adoptado prescripciones legislativas en las que se exige por lo menos una revisión quinquenal del rendimiento y la autorización de las OPR en las que se hayan delegado responsabilidades en materia de protección de instalaciones portuarias y/o de buques con arreglo a las medidas de protección marítima.

## 2.6 Niveles de protección

### Introducción

**2.6.1** Las medidas de protección marítima establecen que los Gobierno Contratantes deberán reunir y evaluar la información sobre las amenazas para la protección marítima que puedan ocurrir en una instalación portuaria o en, o contra, un buque regido por el Convenio SOLAS. Este proceso es indispensable para que las autoridades nacionales establezcan el nivel de protección adecuado en sus instalaciones portuarias y en los buques que enarboles su pabellón.

**2.6.2** El término «nivel de protección» se refiere al grado de riesgo de que ocurra o se intente perpetrar un suceso que afecte a la protección marítima. Las medidas de protección marítima definen tres niveles de riesgo que actualmente se utilizan a nivel internacional:

- .1 *Nivel de protección 1:* el nivel en el cual deberán adoptarse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.
- .2 *Nivel de protección 2:* el nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.
- .3 *Nivel de protección 3:* el nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

**2.6.3** En el nivel de protección 1, las medidas y procedimientos de protección que figuran en los planes de protección del puerto (PPP), los PPIP o los PPB, deberían ser suficientes para hacer frente a la mayoría de las formas de delincuencia relacionadas con los puertos y los buques, en particular el acceso no autorizado, los hurtos y los polizones. La prioridad es permitir que las operaciones comerciales se desarrollen con normalidad.

**2.6.4** En el nivel de protección 2, la prioridad es asimismo que las operaciones comerciales del puerto, la instalación portuaria o el buque prosigan con normalidad, pero con mayores restricciones de protección.

**2.6.5** En el nivel de protección 3 se adoptan las restricciones de protección más estrictas, lo que podría dar lugar a la suspensión de las actividades comerciales y la transferencia del control sobre la respuesta de protección a las organizaciones gubernamentales encargadas de responder a sucesos importantes.

**2.6.6** Algunas autoridades nacionales han establecido periodos de tiempo máximos durante los cuales sus puertos, instalaciones portuarias o buques deberán adoptar procedimientos y medidas adicionales de protección tras un cambio del nivel de protección. Las autoridades designadas y las Administraciones deberían indicar el plazo previsto para cambiar a un nivel superior de protección. Este periodo de tiempo es variable, pues depende del motivo del cambio, pero generalmente oscila entre 3 y 24 h.

### **Establecimiento del nivel de protección**

**2.6.7** Muchos Gobiernos utilizan y notifican niveles de protección a nivel nacional para alertar al público sobre un riesgo percibido de atentado terrorista. En tales casos pueden considerar que los niveles contemplados en las medidas de protección marítima se apliquen sólo al riesgo de atentado terrorista. Esto no tiene que ser necesariamente así, pues los Gobiernos pueden establecer niveles de protección más altos para alertar del riesgo de otras amenazas, en particular ataques de piratas o ladrones armados contra los buques.

**2.6.8** Cuando un Gobierno establece un nivel de protección más alto por motivos distintos del riesgo de atentado terrorista, en su comunicación o transmisión podría incluirse una breve explicación en la que se describa el tipo de amenaza que ha provocado el cambio. Algunos Gobiernos transmiten a los interesados ejemplos del tipo de riesgos que podrían elevar el nivel de protección a 2 o a 3.

**2.6.9** Al establecer el nivel de protección aplicable a las instalaciones portuarias y los buques, los Gobiernos deberían tener en cuenta la información general y específica sobre las amenazas. Las medidas de protección marítima consideran que los factores que deberán tenerse en cuenta a la hora de establecer el nivel de protección adecuado son:

- .1 hasta qué punto es creíble la información sobre la amenaza;
- .2 hasta qué punto se corrobora la información sobre la amenaza;
- .3 hasta qué punto la información sobre la amenaza es específica o inminente; y
- .4 las posibles consecuencias del suceso que afecte a la protección si se materializa la amenaza.

**2.6.10** Es posible que la información sobre amenazas terroristas esté en manos de los servicios de inteligencia o seguridad, y que los Gobiernos establezcan el nivel de protección adecuado sobre la base de las

recomendaciones de estas fuentes. En otros casos, el nivel de protección para los puertos e instalaciones portuarias es establecido por la autoridad designada, y en el caso de los buques por la Administración en función de la información recibida de los servicios de inteligencia o seguridad.

**2.6.11** Los Gobiernos o sus autoridades nacionales sólo deberían establecer el nivel de protección 3 para puertos, instalaciones portuarias o buques en circunstancias excepcionales, cuando una fuente fiable haya informado de la probabilidad de que ocurra un suceso probable o inminente que afecte a la protección marítima. El nivel de protección 3 sólo debería establecerse mientras dure la amenaza identificada o el suceso.

**2.6.12** Los Gobiernos pueden aplicar el mismo nivel de protección a todos sus puertos e instalaciones portuarias o bien aplicar distintos niveles de protección a grupos de puertos e instalaciones portuarias o a determinadas partes de un puerto o de una instalación portuaria. De modo similar, los Gobiernos pueden aplicar el mismo nivel de protección a todos sus buques o bien aplicar distintos niveles de protección a determinados buques, tipos de buques, buques que naveguen en determinadas zonas marinas o buques que atraquen en determinadas instalaciones portuarias o puertos extranjeros.

**2.6.13** Los Gobiernos pueden aplicar el mismo nivel de protección en todo su mar territorial o bien distintos niveles de protección en distintas partes de su mar territorial.

### **Comunicación del nivel de protección**

**2.6.14** Las autoridades nacionales deberían establecer procedimientos de comunicación fiables para asegurarse de que la información actualizada sobre los cambios (tanto el aumento como la reducción) en el nivel de protección se transmitirá sin demora a sus instalaciones portuarias y sus buques, así como a los buques con pabellón extranjero que tengan la intención de entrar en sus instalaciones portuarias o de transitar por su mar territorial. Estos procedimientos deberían garantizar asimismo que la información llegue a sus propios funcionarios, en particular a los que se encuentren en zonas portuarias.

**2.6.15** Si el nivel de protección aplicable es establecido por una autoridad nacional distinta de la autoridad designada o la Administración, estas últimas siguen teniendo la responsabilidad de notificar adecuadamente los cambios en el nivel de protección a las instalaciones portuarias y los buques.

**2.6.16** Algunas prácticas para contar con procedimientos de comunicación eficaces son:

- .1 elaborar un diagrama del proceso de comunicación;
- .2 crear y conservar una lista de contactos con datos exactos con los que poder comunicarse por fax, correo electrónico o mensajes de texto; y
- .3 pruebas periódicas.

**2.6.17** Los procedimientos de comunicación pueden variar, pero la práctica habitual de las instalaciones portuarias es que la autoridad designada proporcione información:

- .1 al oficial de protección portuaria o a un oficial equivalente de la autoridad del puerto, en los puertos pertinentes, que se encargan de transmitir la información a los OPIP y a los capitanes u OPB de los buques amarrados en puerto o que tienen intención de entrar en puerto;
- .2 a los distintos OPIP que a continuación transmiten la información a los buques amarrados en su instalación portuaria o que tienen la intención de utilizarla.

**2.6.18** En el caso de los buques, algunas Administraciones comunican los cambios de nivel de protección directamente a los buques que enarbolan su pabellón. El uso de mensajes NAVTEX e Inmarsat-C SafetyNET permite a las Administraciones emitir mensajes relacionados con la protección directamente a los buques, los cuales son recibidos a través del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM). Las Administraciones también podrán transmitir faxes por vía terrestre o por satélite para comunicarse con los buques.

**2.6.19** Otras Administraciones proporcionan esta información a los OCPM, que se encargan de retransmitirla a los buques. En ocasiones, la información puede transmitirse a los OCPM y a los buques a través del registro

nacional de buques o a través de OPR. Los cambios en el nivel de protección también se han comunicado por medio de avisos a los navegantes.

**2.6.20** De conformidad con las medidas de protección marítima, los Gobiernos deberían establecer medios para transmitir información sobre el nivel de protección a los buques que enarbolan pabellones extranjeros y que naveguen por su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en dicho mar. Para ello pueden utilizar mensajes NAVTEX, Inmarsat-C SafetyNET y sureFax. Los cambios en los niveles de protección aplicables a todo el mar territorial o a una parte de éste también pueden transmitirse a través de los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC).

**2.6.21** Cuando se detecte un riesgo para la seguridad que dé lugar a la aplicación de un nivel de protección más alto al mar territorial en su totalidad o a una parte de éste, los buques que puedan verse afectados tendrán que poder comunicarse con un punto de contacto en tierra, el cual debería estar disponible en todo momento para recibir información de los buques sobre problemas de protección y ofrecerles orientaciones. Asimismo, los puntos de contacto podrán recibir información de las instalaciones portuarias sobre sus problemas de protección.

**2.6.22** Al aplicarse un nivel de protección más alto, los puntos de contacto deberían poder:

- .1 comunicar a los buques que naveguen en el mar territorial pertinente, o que hayan comunicado su intención de entrar en dicho mar, los procedimientos y medidas de protección que el Estado ribereño considere adecuados para proteger a los buques contra los ataques; y
- .2 informar a los buques sobre las medidas de protección que ha adoptado el Estado ribereño para hacer frente al posible riesgo para la protección detectado.

**2.6.23** En función de las circunstancias, los puntos de contacto podrían ofrecer recomendaciones a un buque, por ejemplo:

- .1 para que modifique o demore su paso;
- .2 para que siga un rumbo determinado o se dirija a un lugar concreto;
- .3 sobre el personal o el equipo de protección que se podrían ofrecer al buque;
- .4 para coordinar el paso, la llegada al puerto o la salida de éste para que el buque pueda ser escoltado por una nave o una aeronave; y
- .5 para informar acerca de las zonas restringidas establecidas por el Estado ribereño en respuesta a una amenaza o un suceso que afecte a la protección marítima.

**2.6.24** Los buques con pabellón extranjero que reciban tales recomendaciones serán libres para actuar como crean necesario de conformidad con lo dispuesto en su PPB y las orientaciones o instrucciones que reciban de su Administración.

**2.6.25** Algunas Administraciones han dispuesto que los buques que enarbolan su pabellón deberían aplicar el nivel de protección vigente en el Estado ribereño cuando transiten por el mar territorial de éste o cuando naveguen dentro de su zona económica exclusiva.

**2.6.26** Los Gobiernos Contratantes tienen libertad en lo relativo al alcance del intercambio de información con otros Gobiernos sobre amenazas para la protección marítima.

## **2.7 Declaraciones de protección marítima**

### **Introducción**

**2.7.1** Una declaración de protección marítima (DPM) es un acuerdo entre un puerto o una instalación portuaria y un buque o entre dos buques. En ella se confirman las responsabilidades en materia de protección de cada una de las partes que intervienen en una operación de interfaz buque-puerto (véase la subsección 3.4) o en una actividad de buque a buque (véase la subsección 4.4). Por ello, en las DPM deberían

describirse detalladamente las medidas que podrían compartirse o adoptarse adicionalmente y qué parte deberá adoptarlas.

### **Establecimiento de la obligación de la declaración de protección marítima**

**2.7.2** Las medidas de protección marítima establecen que los Gobiernos determinarán cuándo se requiere una DPM mediante la evaluación del riesgo que una operación de interfaz buque-puerto o una actividad de buque a buque suponga para las personas, los bienes o el medio ambiente. Por lo general, la autoridad designada o la Administración determinan estas circunstancias para su inclusión en los PPP, los PPIP y los PPB. Estas circunstancias no pueden ser determinadas por las OPR.

**2.7.3** Las circunstancias en las que se justifique una DPM pueden incluir las situaciones siguientes:

- .1** un buque funciona a un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria con la que está realizando una operación de interfaz;
- .2** se ha producido una amenaza o un suceso que afecta a la protección marítima en relación con la instalación portuaria o con un buque con el que está realizando una operación de interfaz;
- .3** una instalación portuaria o un buque funciona a un nivel de protección 3;
- .4** se ha producido un cambio en el nivel de protección en relación con la instalación portuaria o con un buque con el que está realizando una operación de interfaz;
- .5** una determinada interfaz buque-puerto puede poner en peligro a los residentes o instalaciones de la zona;
- .6** una determinada interfaz buque-puerto puede representar un riesgo importante de contaminación;
- .7** una interfaz buque-puerto implica el embarque o desembarque de pasajeros o la manipulación de mercancías peligrosas;
- .8** un buque utiliza una instalación portuaria no regida por el Convenio SOLAS;
- .9** un buque realiza una actividad de buque a buque mientras funciona a un nivel de protección más alto que el otro buque;
- .10** un buque realiza una actividad de buque a buque con otro buque no regido por el Convenio SOLAS;
- .11** una actividad de buque a buque implica el trasbordo de pasajeros o mercancías peligrosas en alta mar;
- .12** una actividad de buque a buque puede implicar el riesgo importante de contaminación marina;
- .13** existe un acuerdo entre Gobiernos que exige la elaboración de una DPM que cubra determinados viajes internacionales y los buques que realizan tales viajes, o bien las actividades de buque a buque durante tales viajes;
- .14** un buque no regido por el Convenio SOLAS se propone utilizar una instalación portuaria regida por dicho Convenio;
- .15** la autoridad designada de una instalación portuaria o la Administración del buque indican la necesidad de hacerlo;
- .16** un buque no cumple las medidas de protección marítima (por ejemplo, por carecer de un ISSC válido).

**2.7.4** Las prescripciones para solicitar una DPM y las relativas a la respuesta a tales solicitudes deberían basarse en consideraciones relacionadas con la protección. Las DPM nunca deberían ser la norma y, en condiciones normales, no deberían solicitarse cuando la instalación portuaria y el buque funcionen al nivel de protección 1.

**2.7.5** La elaboración de una matriz similar a la que figura a continuación puede resultar útil para determinar de forma coherente cuándo una instalación portuaria debería solicitar una DPM.

Situación	Instalación portuaria en el nivel de protección 1	Instalación portuaria en el nivel de protección 2	Instalación portuaria en el nivel de protección 3
Entrada a la instalación portuaria de un buque no regido por el Convenio SOLAS	Se requiere	Se requiere	Se requiere
	No se requiere	No se requiere	No se requiere
Entrada a la instalación portuaria de un buque no conforme al Código PBIP	Se requiere	Se requiere	Se requiere
	No se requiere	No se requiere	No se requiere
Buque en el nivel de protección 1	Se requiere	Se requiere	Se requiere
	No se requiere	No se requiere	No se requiere
Buque en el nivel de protección 2	Se requiere	Se requiere	Se requiere
	No se requiere	No se requiere	No se requiere
Buque en el nivel de protección 3	Se requiere	Se requiere	Se requiere
	No se requiere	No se requiere	No se requiere
Tras un suceso que afecte a la protección marítima en la instalación portuaria o en el buque	Se requiere	Se requiere	Se requiere
	No se requiere	No se requiere	No se requiere
Tras una amenaza para la instalación portuaria o el buque	Se requiere	Se requiere	Se requiere
	No se requiere	No se requiere	No se requiere

**2.7.6** Las circunstancias precisas en las que una instalación portuaria solicitará a un buque una DPM pueden determinarse por medio de la evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP). De modo similar, las circunstancias precisas en las que un buque solicitará una DPM a una instalación portuaria o a otro buque pueden determinarse mediante la evaluación de la protección del buque.

**2.7.7** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que, además de identificar las circunstancias en las que deberá solicitarse una DPM, algunas autoridades nacionales han:

- .1 especificado la validez y los periodos de conservación;
- .2 modificado el modelo de formulario publicado por la OMI (véase el apéndice 3.1: «Modelo de declaración de protección marítima»); y
- .3 permitido la utilización de una única DPM cuando el buque visita en diversas ocasiones la misma instalación.

### Acuerdos entre Gobiernos

**2.7.8** Las DPM contempladas en un acuerdo entre Gobiernos generalmente se aplican a determinados viajes entre dos países y a determinados movimientos de pasajeros y carga entre estos países, cuando ambos Gobiernos consideran que esa actividad plantea riesgos adicionales para la protección pero desean evitar la aplicación de un nivel de protección más alto. Se distinguen de los acuerdos alternativos sobre protección que se aplican a los viajes internacionales cortos y de gran frecuencia (véase la subsección 2.13).

### Declaraciones de protección marítima continuas

**2.7.9** Las declaraciones de protección marítima continuas implican que no se requiere una DPM para cada una de las actividades de interfaz que se realicen entre el mismo buque y la misma instalación portuaria o entre los mismos buques. En tales casos, la DPM seguirá vigente durante un periodo establecido o hasta que cambien las circunstancias.

**2.7.10** Las autoridades nacionales competentes deben definir detenidamente las circunstancias en las que se puede aplicar una DPM continua, su duración y cuándo perderá su validez tras evaluar la protección de las operaciones de interfaz o las actividades de que se trate.

### **Zona económica exclusiva y plataforma continental**

**2.7.11** Las medidas de protección marítima no se aplican a las actividades realizadas mar adentro fuera del mar territorial de un país, sino dentro de su zona económica exclusiva o plataforma continental. Es probable que buques regidos por el Convenio SOLAS operen en estas aguas y realicen operaciones de interfaz con instalaciones mar adentro y efectúen actividades de buque a buque con un buque no regido por este Convenio. Se ha recomendado a los Gobiernos que elaboren regímenes de protección para estos casos.

**2.7.12** Estos regímenes de protección deberían facilitar el acuerdo sobre una DPM o un acuerdo equivalente entre un buque regido por el Convenio SOLAS y una instalación mar adentro con la que el buque realiza una operación de interfaz, incluidos atraques con una sola boya, y entre un buque regido por el Convenio SOLAS y cualquier otro buque no regido por dicho Convenio, en particular las unidades móviles de perforación mar adentro (MODU) emplazadas, y los buques flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPAD).

### **Conservación**

**2.7.13** Las instalaciones portuarias y los buques deberían conservar las DPM durante el periodo especificado por sus autoridades nacionales respectivas. En muchos casos, este periodo varía entre tres y cinco años.

**2.7.14** Los buques deberían disponer de las DPM establecidas durante el periodo correspondiente a los últimos 10 puertos de escala para su inspección por parte de los funcionarios gubernamentales encargados de las medidas de control y cumplimiento contempladas en las medidas de protección marítima (véanse las subsecciones 2.11 y 4.10). Ello incluye todas las DPM correspondientes a una operación de interfaz buque-puerto o a una actividad de buque a buque.

### **Solicitud por parte de una instalación portuaria**

**2.7.15** Si una instalación portuaria solicita a un buque que acuerde una DPM, el buque lo hará. El PPIP indicará las circunstancias, establecidas por la autoridad designada, en las que debería realizarse tal solicitud.

### **Solicitud por parte de un buque**

**2.7.16** Un buque puede solicitar una DPM a una instalación portuaria o a otro buque. En este caso, las circunstancias en las que debería realizarse tal solicitud serán también las establecidas por la Administración y figurarán en el PPB.

**2.7.17** Si un buque solicita a una instalación portuaria una DPM, la instalación deberá acusar recibo de la solicitud. La instalación portuaria no está obligada a facilitar una DPM al buque solicitante a menos que las circunstancias de la solicitud coincidan con las del PPIP.

## **2.8 Responsabilidades de las instalaciones portuarias en materia de protección**

### **Designación de las instalaciones portuarias**

**2.8.1** La identificación por parte de la autoridad designada de todas las instalaciones portuarias utilizadas por buques regidos por el Convenio SOLAS en su territorio reviste una importancia fundamental para la correcta aplicación de las medidas de protección marítima. La autoridad designada deberá determinar:

- .1** si la instalación portuaria tiene que designar a un OPIP y presentar un PPIP; o
- .2** si la instalación portuaria sólo es utilizada en ocasiones por buques regidos por el Convenio SOLAS y no es necesario designar a ningún OPIP.

**2.8.2** Algunas autoridades designadas consideran que todas sus instalaciones portuarias utilizadas por buques regidos por el Convenio SOLAS, incluso si dicho uso es ocasional, deberían nombrar a un OPIP y elaborar un PPIP.

**2.8.3** La autoridades designadas tienen total libertad con respecto a la forma de identificar sus instalaciones portuarias.

**2.8.4** Entre los factores que hay que tener en cuenta para determinar si una instalación portuaria utilizada en ocasiones por buques regidos por el Convenio SOLAS debería designar a un OPIP y elaborar un PPIP cabe señalar:

- .1 la frecuencia de uso;
- .2 el uso por buques que plantean un mayor riesgo para la protección, por ejemplo, buques cruceristas o buques que transportan mercancías peligrosas; o
- .3 la cercanía de zonas pobladas.

**2.8.5** La mayoría de las autoridades designadas han establecido diversas instalaciones portuarias en cada una de sus zonas portuarias.

**2.8.6** Otras han establecido una zona portuaria completa, que a menudo es una superficie considerable e incluye todas las actividades marítimas, como una única instalación portuaria.

**2.8.7** Una autoridad designada ha determinado que cada instalación portuaria comprende varias zonas portuarias.

**2.8.8** Algunas autoridades designadas que designaron inicialmente zonas portuarias completas como una sola instalación portuaria cambiaron posteriormente su enfoque y designaron diversas instalaciones portuarias dentro de cada zona portuaria.

**2.8.9** Numerosas autoridades designadas han clasificado sus instalaciones portuarias en función del tipo de operación que se realiza en ellas tomando en consideración los riesgos para la protección que puede entrañar dicha operación. Por ejemplo, instalaciones en las que se realizan operaciones de:

- .1 buques cruceristas;
- .2 buques de pasaje de transbordo rodado;
- .3 embarque de productos químicos, hidrocarburos y gases a granel;
- .4 embarque de contenedores y carga de transbordo rodado;
- .5 embarque de carga general;
- .6 embarque de cargas a granel (por ejemplo, minerales, carbón y grano).

### **Límites de la instalación portuaria**

**2.8.10** Una instalación portuaria puede incluir una zona de tierra o de agua, o de tierra y de agua, y puede utilizarse en su totalidad o en parte para el embarque y desembarque de pasajeros, o para la carga o descarga de mercancías de buques regidos por el Convenio SOLAS. Para la designación de las distintas instalaciones portuarias es esencial trazar un límite definido dentro del cual la instalación es responsable de cumplir las obligaciones contempladas en las medidas de protección marítima. Un factor clave para designar las distintas instalaciones portuarias consiste en identificar al responsable de la interfaz buque-puerto en la instalación, que por regla general es el explotador de la misma. En las instalaciones destinadas a usos múltiples, en las que existen varios explotadores, la autoridad designada tiene que nombrar al responsable de la protección general de la instalación, que podría ser el propietario de la instalación en vez de un explotador. En el caso de las aguas en las que el control corresponde a menudo a la autoridad portuaria, o a otra autoridad que regula el movimiento de buques dentro de la zona portuaria, es poco habitual que se designen como instalación portuaria por separado.

**2.8.11** La forma en la que las autoridades designadas definen los límites de cada instalación portuaria varía. De la experiencia adquirida hasta la fecha se desprenden las siguientes prácticas:

- .1 limitar las instalaciones portuarias a la zona de tierra adyacente a los atracaderos;
- .2 incluir toda la zona de tierra contigua, incluidos los edificios, utilizada para el embarque o desembarque de pasajeros o para el almacenamiento, la carga y descarga de mercancías en los atracaderos;
- .3 emplear elementos tales como hileras de árboles, o vallas o líneas en los que puedan utilizarse barreras temporales;
- .4 registrar con precisión los límites en un plano e incluirlo en la EPIP y en el PPIP;
- .5 asumir la responsabilidad de la protección de las aguas adyacentes a los embarcaderos, en particular en lo referente a las zonas de maniobra en las terminales de petróleo o gas en las que se apliquen también consideraciones relativas a la seguridad;
- .6 incluir otras aguas, como por ejemplo, fondeaderos, zonas de espera y vías de acceso al puerto;
- .7 incluir los atracaderos dentro de las zonas portuarias en las que se amarran las embarcaciones portuarias, incluidos los remolcadores y embarcaciones de práctico, o desde las que operan éstas;
- .8 incluir los astilleros y los astilleros de reparación;
- .9 incluir los puertos pesqueros y puertos deportivos cuando se encuentren en zonas portuarias que comprendan instalaciones portuarias o que sean adyacentes a una instalación portuaria designada.

**2.8.12** En ocasiones, las autoridades designadas no han identificado instalaciones portuarias utilizadas regularmente por buques regidos por el Convenio SOLAS debido a que la instalación portuaria es propiedad de una autoridad portuaria designada por el Gobierno, que se encarga de su gestión. Sin embargo, tal práctica no es conforme a lo dispuesto en las medidas de protección marítima.

## Notificación

**2.8.13** Los Gobiernos notificarán a la OMI la ubicación de las instalaciones portuarias de su territorio que tienen un PPIP aprobado. Asimismo mantendrán al día la información correspondiente a cada instalación portuaria y volverán a presentar información sobre todas sus instalaciones por lo menos cada cinco años. Esta información debería transmitirse a la base de datos del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) de la OMI. La siguiente fecha para la presentación de información sobre instalaciones portuarias que cuentan con un PPIP aprobado inicialmente el 1 de julio de 2004 –información que debía volver a presentarse a más tardar el 1 de julio de 2009– será el 1 de julio de 2014.

## Instalaciones portuarias no regidas por el Convenio SOLAS

**2.8.14** Las autoridades designadas deberían determinar las medidas y procedimientos de protección adecuados para las instalaciones portuarias utilizadas en ocasiones por buques regidos por el Convenio SOLAS en las que no se ha designado a ningún OPIP.

**2.8.15** Las autoridades designadas deberían nombrar a una persona responsable de la protección en tierra, que será quien se ponga en contacto con los buques regidos por el Convenio SOLAS que utilicen la instalación portuaria. Esta persona puede encargarse de varias instalaciones no regidas por el Convenio SOLAS. El nombre e información de contacto de la persona responsable de la protección en tierra deberían comunicarse a los buques regidos por el Convenio SOLAS que tengan la intención de utilizar dicha instalación.

**2.8.16** En zonas remotas que los buques visiten con poca frecuencia y en las que no exista una persona responsable de la protección en tierra, la autoridad designada debería aplicar las medidas de protección de los buques que las visiten.

## **Comités de protección portuaria**

**2.8.17** Aunque las medidas de protección marítima no lo exigen, la mayoría de los explotadores de puertos han creado comités de protección portuaria para coordinar de forma sistemática la aplicación de las medidas de protección marítima en sus puertos. Muchas autoridades designadas han formalizado estas disposiciones y ahora exigen que haya comités de protección portuaria en sus puertos.

**2.8.18** En los párrafos 3.9.3 a 3.9.8 se ofrecen orientaciones sobre la composición y las funciones de los comités de protección portuaria.

## **Oficiales de protección de la instalación portuaria**

**2.8.19** Los oficiales de protección de las instalaciones portuarias (OPIP) son nombrados por la dirección de la instalación y dependen de ésta, y desempeñan un papel esencial para establecer y mantener las medidas de protección en la misma. Sus responsabilidades incluyen el mantenimiento de comunicaciones eficaces sobre asuntos de protección con los oficiales de las compañías para la protección marítima (OCPM) y los oficiales de protección de los buques (OPB) que utilizan o tienen intención de utilizar su instalación portuaria.

**2.8.20** De la eficiencia y eficacia de los OPIP a la hora de colaborar con sus autoridades nacionales y locales, con los OCPM y los OPB depende el éxito de la aplicación de las medidas de protección marítima.

**2.8.21** El nombramiento de los OPIP corresponde esencialmente a las instalaciones portuarias a las que la autoridad designada haya impuesto la obligación de contar con un OPIP.

**2.8.22** Como es probable que los OPIP tengan que manejar información confidencial relativa a la protección, muchas autoridades designadas exigen que se sometan a una verificación de seguridad antes de recibir tal información. Esta prescripción debería hacerse extensiva a todo el personal de la instalación portuaria que asuma las responsabilidades que corresponden a un OPIP y podría hacerse extensiva asimismo a la alta dirección de la instalación portuaria.

**2.8.23** Numerosas autoridades designadas han señalado que los OPIP deberían realizar un curso de formación impartido por instituciones de formación autorizadas por la autoridad designada. En los párrafos 3.5.1 a 3.5.6 se ofrecen orientaciones sobre las responsabilidades y la formación de los OPIP.

**2.8.24** Las autoridades nacionales deberían ofrecer orientaciones a los OPIP sobre las medidas que deberán tomar tras recibir información procedente de un buque regido por el Convenio SOLAS que se encuentra en su puerto o instalación portuaria relativa al fallo del equipo o del sistema de protección del buque o a la suspensión de una medida de protección que compromete la capacidad del buque para funcionar en los niveles de protección 1 a 3.

## **Evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias**

**2.8.25** Las autoridades designadas tendrán que garantizar que se realice una evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) por cada instalación portuaria.

**2.8.26** Las EPIP pueden ser efectuadas por la autoridad designada o por una organización de protección reconocida (OPR) autorizada por ella.

**2.8.27** En la subsección 3.6 y en la sección 5 se ofrecen orientaciones para realizar las EPIP.

**2.8.28** Cuando la EPIP ha sido llevada a cabo por una OPR, se presentará a la autoridad designada para su aprobación. Las OPR no pueden aprobar las EPIP.

**2.8.29** El personal de la autoridad designada debería tener la experiencia y la formación necesarias para realizar EPIP y para examinar y aprobar las evaluaciones llevadas a cabo por las OPR.

**2.8.30** Una vez llevada a cabo o aprobada la EPIP, la autoridad designada debería enviarla al OPIP para que la conserve y para permitir la elaboración o enmienda del PPIP.

**2.8.31** Las medidas de protección marítima disponen que las EPIP se revisarán y actualizarán periódicamente, teniendo en cuenta los posibles cambios en las amenazas y/o los cambios menores en la instalación portuaria y, en todos los casos, se revisarán y actualizarán cuando se registren cambios importantes en la instalación portuaria.

**2.8.32** Incumbe a la autoridad designada determinar la frecuencia con la que se revisará una EPIP aprobada. Muchas autoridades designadas las revisan anualmente o cuando se ha producido:

- .1 un suceso importante que afecta a la protección marítima en la instalación portuaria;
- .2 un cambio en las operaciones de los buques que se realizan en la instalación; y/o
- .3 un cambio de propietario o de explotador de la instalación.

**2.8.33** Un componente fundamental de las EPIP realizadas por los Gobiernos, o en su nombre, y aprobadas por ellos es la identificación del espectro de amenazas y sucesos que podrían ocurrir y que afectarían a la protección marítima. Esta cuestión se aborda con más detalle en la sección 5.

### **Planes de protección de las instalaciones portuarias**

**2.8.34** La elaboración y revisión del plan de protección de la instalación portuaria (PPIP) es responsabilidad del OPIP, que deberá tener en cuenta a tal efecto la EPIP aprobada. En la subsección 3.7 se ofrecen orientaciones sobre la elaboración y contenido de los PPIP.

**2.8.35** Las autoridades designadas son responsables de establecer las políticas y los procedimientos que se incluirán en el PPIP acerca de las declaraciones de protección marítima y los sucesos que afecten a la protección marítima que deberían transmitírseles y el momento de transmitir tal información. En las subsecciones 2.7 y 3.4 se ofrecen más orientaciones sobre las declaraciones de protección marítima.

**2.8.36** Una vez llevado a cabo el proyecto de PPIP, se presentará a la autoridad designada y ésta lo evaluará y aprobará.

**2.8.37** Las autoridades designadas deberían establecer los procedimientos y plazos relativos a:

- .1 la preparación y presentación del plan;
- .2 la aprobación del plan;
- .3 la enmienda de los planes aprobados; y
- .4 las inspecciones ulteriores de las instalaciones portuarias para comprobar que cumplen los planes aprobados.

**2.8.38** La autoridad designada puede proponer, como parte del proceso de aprobación, una modificación a un PPIP ya presentado o una propuesta de enmienda del PPIP antes de aprobar el plan presentado, lo que podría ocurrir cuando el plan presentado no refleje las conclusiones de la EPIP o se observe otro problema de protección que la autoridad designada considere que no se ha abordado de forma adecuada. Tales modificaciones deberían ir siempre precedidas de una consulta al OPIP acerca de las razones de la modificación. Este procedimiento podría implicar la devolución del plan al OPIP para que vuelva a examinarlo y presentarlo con la modificación propuesta o incluyendo otras enmiendas para responder a las objeciones de la autoridad designada.

**2.8.39** Los funcionarios de las autoridades designadas deberían tener experiencia y formación para ofrecer asesoramiento sobre estos procedimientos y llevarlos a cabo. Para obtener ayuda sobre la aprobación de un PPIP, véase el apéndice 2.4: «Ejemplo de modelo de aprobación del plan de protección de la instalación portuaria». Las autoridades designadas han publicado orientaciones, más o menos detalladas, sobre el contenido del PPIP, que incluyen en algunos casos plantillas normalizadas para estos planes. Estas orientaciones se describen con más detalle en la subsección 3.7.

**2.8.40** Los PPIP presentados al Gobierno para su aprobación incluirán las medidas y procedimientos de protección específicos correspondientes a cada uno de los tres niveles de protección. La presentación de

estas medidas y procedimientos puede ser obligatoria para los planes de protección del puerto (PPP), pero, si no es así, es una práctica recomendada para contar con un PPP eficaz.

**2.8.41** Los PPIP deberían especificar los procedimientos que deben seguirse cuando cambia el nivel de protección. Aunque el nivel de protección aplicado a un puerto, instalación portuaria o buque puede cambiar del nivel 1 al nivel 2 y después al nivel 3, también es posible que el cambio del nivel de protección pase directamente del nivel 1 al 3, y los planes de protección deberían contemplar esta posibilidad.

**2.8.42** El uso de armas de fuego en las instalaciones portuarias o a bordo de los buques o en sus proximidades puede representar riesgos importantes para la seguridad, en particular con respecto a determinadas sustancias peligrosas o potencialmente peligrosas. Si los Gobiernos deciden que es necesario contar con personal armado en las instalaciones portuarias o a bordo de los buques, deberían asegurarse de que dicho personal esté debidamente autorizado y ha recibido la pertinente formación para utilizar sus armas y es consciente de los riesgos que puede plantear la descarga de armas en una instalación portuaria o a bordo de un buque. Los Gobiernos que autoricen la presencia de personal armado deberían establecer reglas específicas. El PPIP debería contener directrices específicas acerca del uso de armas en zonas próximas a mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas.

### **Registros de protección**

**2.8.43** Las autoridades designadas deberían especificar los registros de protección que una instalación portuaria tiene que conservar y tienen que estar disponibles para su inspección, y el periodo de conservación de los mismos. Estos registros podrían incluir:

- .1 declaraciones de protección marítima acordadas con los buques;
- .2 amenazas o sucesos que afecten a la protección marítima;
- .3 cambios en el nivel de protección;
- .4 formación en materia de protección impartida al personal de la instalación portuaria;
- .5 ejercicios y prácticas en relación con la protección marítima;
- .6 mantenimiento del equipo de protección;
- .7 auditorías internas y revisiones;
- .8 revisiones de las EPIP;
- .9 revisiones del PPIP; y
- .10 todas las enmiendas a un plan aprobado.

### **Revisión de un PPIP aprobado**

**2.8.44** Las autoridades designadas deberían publicar orientaciones sobre la frecuencia con la que se revisarán los PPIP. A menudo se recomienda una revisión anual o después de:

- .1 un ejercicio o práctica de protección importante;
- .2 una amenaza o suceso que afecte a la protección marítima en relación con la instalación portuaria;
- .3 un cambio en las operaciones de los buques que se realizan en la instalación;
- .4 un cambio de propietario o de explotador de la instalación;
- .5 la ultimación de una revisión de la EPIP;
- .6 cuando una auditoría interna o una inspección realizada por la autoridad designada haya puesto de manifiesto fallos en la organización y en las operaciones de protección de la instalación de tal magnitud que invaliden el PPIP aprobado.

**2.8.45** Las autoridades designadas adoptan diversos enfoques al especificar las enmiendas que se les deben presentar. Pueden variar desde una lista de un número mínimo de obligaciones que requieren la aprobación de la autoridad designada hasta un planeamiento estricto de acuerdo con el cual todos los cambios que se desee introducir en un PPIP aprobado requieren su autorización.

### **Enmiendas a un PPIP aprobado**

**2.8.46** Las autoridades designadas deberían notificar al OPIP el tipo de enmiendas a un PPIP aprobado que deberán ser aprobadas antes de su aplicación. Esta notificación se puede facilitar al aprobarse el PPIP inicial o una enmienda posterior.

**2.8.47** En caso de que, en circunstancias excepcionales, la autoridad designada permita a un OPIP enmendar un PPIP sin su aprobación previa, las enmiendas se comunicarán a la autoridad designada en la primera oportunidad.

### **Auditorías internas**

**2.8.48** En los PPIP deberían establecerse procedimientos de auditoría interna que debe seguir el explotador de la instalación portuaria para garantizar que el PPIP sigue siendo eficaz. Para prestar asistencia a los OPIP, las autoridades designadas podrían ofrecer orientaciones sobre los siguientes aspectos:

- .1 finalidad de la auditoría interna de la protección de la instalación (por ejemplo, identificar oportunidades de mejora);
- .2 frecuencia (por ejemplo, una vez al año);
- .3 técnicas de auditoría (por ejemplo, visitas *in situ* y entrevistas al personal de protección);
- .4 elementos que componen una revisión;
- .5 modelo de formulario del informe de auditoría; y
- .6 selección de los auditores.

### **Medidas y procedimientos de protección**

**2.8.49** Las autoridades designadas ofrecen orientaciones a todas sus instalaciones portuarias designadas sobre las medidas y procedimientos de protección que consideran adecuados para cada nivel de protección. Estas orientaciones se basan en el informe sobre la EPIP. Para más información sobre estas medidas y procedimientos, véase la subsección 3.3.

**2.8.50** Numerosos Gobiernos consideran que sus puertos e instalaciones portuarias forman parte de las infraestructuras nacionales críticas o utilizan una denominación equivalente. En muchos casos se han elaborado normas nacionales que abarcan la instalación y el mantenimiento de equipos de protección y, en dichos casos, las autoridades designadas podrán referirse a dichas normas nacionales cuando asesoren a las instalaciones portuarias sobre el equipo de protección y los regímenes de mantenimiento de los equipos o cuando los inspeccionen. Dichas normas podrán tratar lo siguiente:

- .1 vallas, puertas, barreras para vehículos y alumbrado;
- .2 sistemas de televisión en circuito cerrado (CCTV);
- .3 equipos de comunicaciones y de rayos X;
- .4 detectores de metales manuales y de pasarela;
- .5 sistemas de detección perimetrales o de intrusos;
- .6 equipos automatizados de control de acceso (por ejemplo, lectores o teclados de identificación);
- .7 sistemas de protección de la información y de los ordenadores; y
- .8 equipos de detección de trazas y vapores de explosivos.

## Declaración de cumplimiento

**2.8.51** Aunque las medidas de protección marítima no contemplan una declaración de cumplimiento obligatoria, las autoridades designadas pueden expedir dicha declaración a una instalación portuaria y en ella se podría hacer constar:

- .1 el nombre de la instalación portuaria;
- .2 los tipos de buques que operan en la instalación portuaria;
- .3 que la instalación cumple las medidas de protección marítima;
- .4 el periodo de validez de la declaración de cumplimiento (que no debería ser superior a cinco años); y
- .5 las disposiciones establecidas por la autoridad designada para las verificaciones posteriores de la declaración de cumplimiento.

**2.8.52** Las medidas de protección marítima contienen un formulario normalizado para que lo utilicen las autoridades designadas (véase el apéndice 2.5: «Declaración de cumplimiento de la instalación portuaria»).

**2.8.53** La autoridad designada no debería expedir una declaración de cumplimiento a menos que haya comprobado que:

- .1 la instalación portuaria ha efectuado una EPIP o que ésta ha sido aprobada por la autoridad designada;
- .2 la instalación portuaria cuenta con un PPIP aprobado oficialmente por la autoridad designada;
- .3 el personal de protección de la instalación portuaria ha recibido la formación necesaria y está en condiciones de aplicar los procedimientos de protección que figuran en el PPIP aprobado; y
- .4 todos los equipos de protección especificados en el PPIP se encuentran instalados y funcionan correctamente.

**2.8.54** Varias autoridades designadas han especificado que, para que una declaración de cumplimiento sea válida, debería ser objeto por lo menos de:

- .1 una verificación inicial antes de que se expida la primera declaración de cumplimiento;
- .2 una verificación intermedia entre el segundo y el tercer aniversario de su expedición; y
- .3 una verificación de renovación realizada cinco años después de la expedición de la primera declaración.

**2.8.55** Puesto que las medidas de protección marítima restringen la función de las OPR en cuanto a la aprobación de las EPIP y los PPIP, las autoridades designadas han conservado en general la autoridad de verificar la declaración de cumplimiento.

## 2.9 Responsabilidades de protección del buque

### Nombramiento y cualificaciones del personal de protección

**2.9.1** Las compañías navieras son responsables del nombramiento de los OCPM, de los OPB y del resto del personal que realiza tareas en materia de protección.

**2.9.2** Actualmente, las medidas de protección marítima ofrecen orientaciones sobre los conocimientos y la formación que debería tener el personal responsable de la protección.

**2.9.3** Desde el 1 de enero de 2012, el *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar* (Convenio de Formación) y el Código de Formación conexo establecen normas mínimas obligatorias para la formación e instrucción en materia de protección que deben recibir todos los

OPB y el personal de a bordo de buques regidos por el Convenio SOLAS. Sin embargo, no incluye las prescripciones en materia de protección relativas a los OCPM.

**2.9.4** El Código de Formación establece igualmente que los OPB y todo el personal de a bordo:

- .1 tendrán el nivel de competencia adecuado; y
- .2 habrán obtenido un certificado de suficiencia (que podrá ser objeto de verificación con arreglo a las normas del Código de Formación).

**2.9.5** El Convenio de Formación y el Código de Formación conexo fueron enmendados en la Conferencia diplomática de Manila de 2010 y entraron en vigor el 1 de enero de 2012. El enfoque adoptado en el Convenio y su Código enmendados se basa en un proceso de certificación de tres niveles. El primer nivel lo constituyen los títulos de competencia, que son expedidos exclusivamente por las Administraciones. El segundo nivel está constituido por los certificados de suficiencia que, junto con los certificados de suficiencia contemplados en las reglas V/1-1 y V/1-2, pueden ser expedidos en nombre de las Administraciones por instituciones de formación autorizadas. El tercer nivel lo constituyen los documentos probatorios que pueden expedir las instituciones de formación autorizadas por las Administraciones.

**2.9.6** Se establecen disposiciones transitorias para los OPB y el personal de a bordo que reciba formación sobre protección antes del mes de enero de 2012, las cuales contemplan la posible necesidad de asistir a un nuevo curso de formación.

**2.9.7** Antes de la entrada en vigor del Convenio y el Código de Formación enmendados, la OMI recomendaba que, como medida provisional, se aceptara el ISSC como prueba de que los OPB y el personal de a bordo recibían una formación en materia de protección conforme a las medidas de protección marítima.

**2.9.8** El Código de Formación reconoce que, aunque el personal de a bordo no sea experto en cuestiones de protección, debería recibir una formación adecuada en esta materia para que adquiera las competencias necesarias para realizar las tareas asignadas y contribuya colectivamente a mejorar la protección marítima.

**2.9.9** El Código de Formación dispone que todos los OPB y el personal de a bordo deberían realizar cursos de formación para familiarizarse con las cuestiones relativas a la protección antes de asumir sus funciones.

**2.9.10** En la subsección 4.5 se ofrecen orientaciones sobre las responsabilidades y cualificaciones de los OCPM y los OPB.

**2.9.11** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que las Administraciones:

- .1 exigen a los OCPM y los OPB asistir a cursos impartidos por instituciones de formación autorizadas;
- .2 permiten a los OCPM participar en la decisión de elegir las OPR que vaya a contratar su compañía naviera en relación con sus buques; y
- .3 adoptan medidas de control si en las inspecciones se detecta una formación insuficiente en materia de protección.

### **Evaluaciones de la protección del buque**

**2.9.12** Las evaluaciones de la protección del buque (EPB), que incluyen los reconocimientos de la protección sobre el terreno, son responsabilidad de los OCPM. En la subsección 4.7 se ofrecen orientaciones sobre su ejecución.

**2.9.13** Las Administraciones son responsables de proporcionar orientaciones a los OCPM sobre los riesgos para la protección a los que pueden enfrentarse sus buques en sus viajes, teniendo en cuenta el tipo de buque, las zonas marinas en que operan y los puertos e instalaciones portuarias que utilizan. Si un buque modifica el servicio que presta, las amenazas para su protección pueden cambiar de modo significativo; en tales casos, las Administraciones deberían estar en condiciones de ofrecer orientaciones revisadas sobre todas las nuevas amenazas a las que pueda enfrentarse el buque, que servirán de fundamento para actualizar la EPB.

**2.9.14** Las medidas de protección marítima establecen que el informe sobre la EPB actualizada debería acompañar al PPB presentado para su aprobación, o reflejarse en dicho plan, o a la presentación de enmiendas a un plan aprobado.

### **Planes de protección del buque**

**2.9.15** La elaboración y revisión de un plan de protección del buque (PPB) es responsabilidad del OCPM, que debe tener en cuenta la EPB aprobada. En los párrafos 4.8.1 a 4.8.11 se ofrecen orientaciones sobre la elaboración y los contenidos de los PPB.

**2.9.16** Las Administraciones son responsables de establecer las políticas y procedimientos que deben incluirse en el PPB acerca de las declaraciones de protección marítima y los sucesos que afecten a la protección marítima que deberían serles transmitidos y el momento de facilitar tales informaciones. En la subsección 4.4 se ofrecen más orientaciones sobre las declaraciones de protección marítima.

**2.9.17** Una vez ultimado el PPB, éste se presentará a la Administración para su examen y aprobación. Esta responsabilidad puede delegarse en una OPR, siempre que ésta no haya participado en su elaboración.

**2.9.18** Las Administraciones deberían establecer los procedimientos y plazos relativos a:

- .1 la preparación y presentación del PPB;
- .2 la aprobación del plan;
- .3 la enmienda a los planes aprobados; y
- .4 las inspecciones ulteriores de los buques para comprobar que cumplen los planes aprobados.

**2.9.19** La Administración puede proponer, en el marco del proceso de aprobación, una modificación a un plan ya presentado o una propuesta de enmienda a un PPB antes de aprobar el plan presentado, lo que podría ocurrir cuando el plan presentado no refleje las conclusiones de la EPB o se observe otro problema de protección que la Administración considere que no se ha abordado de forma adecuada.

**2.9.20** Tales modificaciones deberían ir siempre precedidas de una consulta al OCPM acerca de las razones de la modificación. Este procedimiento podría implicar la devolución del plan presentado al OCPM para que vuelva a examinarlo y presentarlo con la modificación propuesta u otras enmiendas para satisfacer las objeciones de la autoridad designada.

**2.9.21** Los funcionarios de las Administraciones deberían tener experiencia y formación para ofrecer asesoramiento sobre estos procedimientos y llevarlos a cabo. Con respecto a los procedimientos de aprobación de los PPB, el siguiente sitio en la Red puede ser útil: [www.dominica-registry.com](http://www.dominica-registry.com). Para más información, véase el punto 3 del apéndice 4.8: «Ejemplos de sitios en internet con material de orientación sobre la elaboración y validación de planes de protección del buque».

**2.9.22** Las Administraciones han publicado orientaciones, con diversos grados de detalle, sobre el contenido del PPB que incluyen, en algunos casos, plantillas normalizadas para estos planes. Estas orientaciones se detallan en los párrafos 4.8.1 a 4.8.11 e incluyen:

- .1 los procedimientos de recepción de los cambios del nivel de protección;
- .2 el plazo permitido para cambiar los niveles de protección;
- .3 los registros relacionados con la protección que deberá conservar el buque;
- .4 los procedimientos para notificar fallos de los sistemas y equipos de protección;
- .5 las circunstancias en las que el capitán puede negarse a que los funcionarios gubernamentales realicen, antes de que el buque entre en el puerto, una inspección en virtud de las medidas de control y cumplimiento contempladas en las medidas de protección marítima (véase la subsección 4.10);
- .6 las respuestas a la interdicción en el mar;

- .7 la conservación de pruebas tras un suceso que afecte a la protección marítima;
- .8 las circunstancias en las que debería solicitarse una declaración de protección marítima a una instalación portuaria o a otro buque;
- .9 los procedimientos para informar a la Administración de los sucesos que afecten a la protección marítima;
- .10 los informes de las auditorías internas y revisiones de un PPB aprobado;
- .11 las enmiendas a un PPB aprobado.

**2.9.23** Las Administraciones podrán publicar orientaciones sobre la frecuencia de las revisiones de los PPB. A menudo se recomienda una revisión anual o después de:

- .1 un ejercicio o práctica de protección importante;
- .2 una amenaza o un suceso que afecte a la protección marítima en relación con el buque;
- .3 un cambio en las operaciones de navegación, incluido un cambio de armador;
- .4 la ultimación de una revisión de la EPB;
- .5 la detección, en una auditoría interna o una inspección realizada por la Administración, de fallos en las operaciones de protección del buque de tal magnitud que invaliden el PPB aprobado.

**2.9.24** Varias Administraciones han ofrecido orientaciones concretas a los OCPM sobre determinados tipos de buques, basadas en su evaluación de los distintos riesgos para la protección a los que pueden enfrentarse los armadores de buques. Los principales tipos son:

- .1 buques cruceristas;
- .2 buques de pasaje de trasbordo rodado;
- .3 quimiqueros, petroleros, gaseros y petroleros de productos;
- .4 buques portacontenedores;
- .5 buques de trasbordo rodado y de carga general;
- .6 buques para fines especiales y unidades móviles de perforación mar adentro.

**2.9.25** En última instancia, el PPB debería abordar todas las amenazas para la seguridad a las que pueda enfrentarse el buque en servicio e incluir medidas y procedimientos de protección adecuados para reducir tales amenazas.

**2.9.26** Las Administraciones adoptan diversos enfoques al especificar las enmiendas que se les deben presentar. Pueden variar desde una lista de un número mínimo de obligaciones que requieren la aprobación de la Administración hasta un planeamiento estricto de acuerdo con el cual todos los cambios que se desee introducir en un PPB aprobado requieren su autorización.

**2.9.27** Las Administraciones deberían notificar a los OCPM el tipo de enmiendas a un PPB aprobado que deberán ser aprobadas antes de su aplicación. Esta notificación se puede facilitar al aprobarse el PPB inicial o una enmienda posterior.

**2.9.28** Si la Administración permite a un OCPM o a un OPB enmendar un PPB sin su aprobación previa, las enmiendas adoptadas se comunicarán a la Administración en la primera oportunidad.

**2.9.29** Los PPB presentados al Gobierno para su aprobación incluirán las medidas y procedimientos de protección específicos para cada uno de los tres niveles de protección. Los PPB deberían especificar los procedimientos que deberán seguirse cuando cambie el nivel de protección. Aunque el nivel de protección aplicado a un puerto, instalación portuaria o buque puede cambiar del nivel 1 al nivel 2 y después al nivel 3, también es posible que el cambio del nivel de protección pase directamente del nivel 1 al 3, y los planes de protección deberían contemplar esta posibilidad.

**2.9.30** El uso de armas de fuego a bordo de los buques o en sus proximidades puede representar riesgos importantes para la seguridad, en particular con respecto a determinadas sustancias peligrosas o potencialmente peligrosas. Si los Gobiernos deciden que es necesario contar con personal armado a bordo de los buques, deberían asegurarse de que dicho personal esté debidamente autorizado y ha recibido la pertinente formación para utilizar sus armas y es consciente de los riesgos que puede plantear la descarga de armas a bordo del buque. Los Gobiernos que autoricen la presencia de personal armado deberían establecer reglas específicas. El PPB debería contener directrices específicas acerca del uso de armas en zonas próximas a mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas. Es posible que las armas de fuego transportadas a bordo del buque deban notificarse al llegar al puerto y entregarse o guardarse en un lugar seguro durante la visita al puerto.

### **Notificación de fallos de los sistemas y equipos de protección**

**2.9.31** Los PPB deberían recoger información sobre los procedimientos que debe seguir el buque para informar del fallo de sus equipos o sistemas de protección, o de la suspensión de la aplicación de una medida de protección que comprometa la capacidad del buque para funcionar en los niveles de protección 1 a 3. Tales notificaciones, junto con las medidas correctivas que el buque se propone adoptar y una solicitud de instrucciones, deberían dirigirse de inmediato a:

- .1 la Administración;
- .2 la instalación portuaria en la que se encuentre el buque;
- .3 las autoridades del Estado ribereño en cuyas aguas territoriales navegue el buque o haya indicado que tiene la intención de transitar.

### **Interdicción en el mar**

**2.9.32** Los capitanes están facultados para permitir que fuerzas de seguridad extranjeras visiten el buque cuando éste se encuentre en aguas internacionales. Si el capitán autoriza la inspección y ésta revela que puede haberse cometido un delito, la jurisdicción seguirá siendo la del Estado de abanderamiento. El Estado de abanderamiento puede transferir su jurisdicción al Estado que ha realizado la inspección. Las Administraciones deberían asesorar a los OCPM sobre las medidas que debería adoptar el capitán en respuesta a dichas solicitudes de subida a bordo e inspección, para su inclusión en el PPB.

**2.9.33** Fuerzas de seguridad extranjeras pueden subir a bordo de un buque en aguas internacionales en un número cada vez mayor de circunstancias. Estas visitas pueden realizarse en virtud de:

- .1 las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas relativas a la aplicación de sanciones;
- .2 acuerdos bilaterales o multilaterales relativos, por ejemplo, a la supresión de la proliferación nuclear o del tráfico de drogas. Tales acuerdos requieren que el Estado de abanderamiento otorgue su consentimiento previo;
- .3 el *Protocolo de 2005 relativo al Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental* y el *Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima* (Convenio SUA) de la OMI, que entraron en vigor en 2010.

**2.9.34** Las Administraciones podrían examinar la posibilidad de ofrecer orientaciones a los OCPM sobre las medidas que deberán adoptarse en el buque cuando se suba a bordo de él en virtud de dichos instrumentos.

**2.9.35** Con arreglo al Convenio SUA, un Gobierno Contratante del Convenio puede hacer una solicitud para visitar e inspeccionar un buque de otro Gobierno Contratante que se encuentre en aguas internacionales y adoptar las medidas adecuadas si tiene motivos razonables para suponer que se ha cometido, se está cometiendo o está a punto de cometerse un delito de terrorismo a bordo de dicho buque. El procedimiento requiere el consentimiento previo del Estado de abanderamiento, que es el que conserva la jurisdicción a menos que la transfiera. Un buque puede ser detenido si existen pruebas de que se ha cometido un delito. El

Convenio SUA permite al capitán del buque visitado ponerse en contacto sin demora con la Administración del buque y su compañía naviera.

### **Conservación de las pruebas tras un suceso que afecta a la protección marítima**

**2.9.36** Tras consultar a los órganos encargados del cumplimiento de la ley de su país, la Administración puede ofrecer orientaciones a los OCPM sobre la conservación de las pruebas encontradas a bordo de sus buques tras un suceso.

### **Notificación de sucesos que afectan a la protección marítima**

**2.9.37** Las Administraciones especificarán los tipos de sucesos que afecten a la protección marítima que deberán transmitírseles. En tales casos, deberían ofrecer orientaciones sobre el momento en que debe facilitarse dicha información, los procedimientos que deben seguirse para ello y sus destinatarios. Estos procedimientos se describen más detalladamente en los párrafos 4.8.35 a 4.8.37. Estos procedimientos deberían incluir la notificación a los órganos locales encargados del cumplimiento de la ley cuando el buque se encuentre en una instalación portuaria o en el Estado ribereño adyacente.

### **Registros de protección**

**2.9.38** Las Administraciones deberían especificar los registros sobre protección que un buque tiene que mantener y tienen que estar disponibles para su inspección, incluido el periodo durante el cual deberían conservarse (véanse los párrafos 4.8.38 y 4.8.39). Estos registros incluirán:

- .1 declaraciones de protección marítima acordadas con las instalaciones portuarias y otros buques;
- .2 amenazas o sucesos que afecten a la protección marítima;
- .3 fallos en la protección;
- .4 cambios en el nivel de protección;
- .5 comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado el buque;
- .6 la formación en materia de protección del buque impartida al personal de a bordo;
- .7 ejercicios y prácticas en relación con la protección marítima;
- .8 mantenimiento del equipo de protección;
- .9 auditorías internas y revisiones;
- .10 revisiones de las EPB;
- .11 revisiones del PPB; y
- .12 todas las enmiendas a un plan aprobado.

### **Auditorías internas**

**2.9.39** En los PPB deberían establecerse procedimientos de auditoría interna que debe seguir la compañía naviera o el buque para garantizar que el PPB sigue siendo eficaz. Para prestar asistencia a los OCPM y a los OPB, las Administraciones podrían ofrecer orientaciones sobre los siguientes aspectos:

- .1 finalidad de la auditoría interna de la protección del buque (por ejemplo, identificar oportunidades de mejora);
- .2 frecuencia (por ejemplo, una vez al año);
- .3 técnicas de auditoría (por ejemplo, visitas a bordo y entrevistas al personal de protección);
- .4 elementos que componen una revisión;

- .5 modelo de formulario del informe de auditoría;
- .6 selección de los auditores.

### **Medidas y procedimientos de protección**

**2.9.40** Las Administraciones deberían ofrecer orientaciones a cada una de sus compañías navieras y de sus OCPM sobre las medidas y procedimientos de protección que consideren adecuados para sus buques para cada nivel de protección. Estas medidas y procedimientos se basan en las EPB realizadas para el OCPM.

**2.9.41** Las Administraciones deberían exigir que el equipo de protección sea objeto de un mantenimiento periódico y que estos trabajos se registren. Entre el equipo de protección cabe señalar los siguientes:

- .1 sistemas de televisión en circuito cerrado (CCTV) y alumbrado;
- .2 equipos de comunicaciones y de rayos X;
- .3 detectores de metales manuales y de pasarela;
- .4 sistemas de detección perimetrales o de intrusos;
- .5 equipos automatizados de control de acceso;
- .6 protección de la información, incluidos los ordenadores;
- .7 equipos de detección de trazas y vapores de explosivos.

### **Registros sinópticos continuos**

**2.9.42** Las Administraciones garantizarán que en el registro sinóptico continuo (RSC) del buque conste el nombre de:

- .1 la Administración u OPR que haya expedido el Certificado internacional de protección del buque (ISSC) o el ISSC provisional, o bien
- .2 la organización que realizó la verificación para la expedición de dicho certificado, si no corresponde a ninguna de las anteriores.

### **Dotación**

**2.9.43** Al determinar la dotación de seguridad de cada buque nacional, las Administraciones deberían asegurarse de que se tiene en cuenta toda la carga de trabajo adicional que pueda suponer la aplicación del PPB aprobado. Deberían tenerse presentes la carga de trabajo derivada de las responsabilidades de protección y la capacidad del personal de a bordo para gestionar esta carga de trabajo adicional, reconociendo la necesidad de aplicar las horas de descanso y otras medidas para evitar la fatiga entre el personal del buque.

## **2.10 Certificados internacionales de protección del buque**

### **Introducción**

**2.10.1** Los buques incluidos en el ámbito de aplicación de las medidas de protección marítima llevarán el Certificado internacional de protección del buque (ISSC) o, en circunstancias determinadas, el ISSC provisional, ambos expedidos por su Administración.

**2.10.2** Las Administraciones deben inspeccionar los buques con derecho a enarbolar su pabellón en lo relativo a la expedición, verificación intermedia y renovación de los ISSC, la expedición de ISSC provisionales, y en cualquier momento para comprobar que el buque cumple las medidas de protección marítima.

**2.10.3** Las medidas de protección marítima incluyen un modelo normalizado de Certificado internacional de protección del buque, que figura en el apéndice 2.6: «Modelo de Certificado internacional de protección del buque». Si el certificado adoptado por la Administración no está en español, francés ni inglés, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

## Expedición

**2.10.4** Los ISSC se expedirán para el periodo que establezca la Administración, que no puede ser superior a cinco años, con una excepción. Tal excepción se produce cuando la verificación de renovación concluya en los tres meses anteriores a la fecha de expiración del ISSC vigente. En ese caso, la validez del nuevo ISSC comenzará a partir de la fecha en que concluya la verificación de renovación y finalizará en una fecha que no puede ser superior a cinco años después de la fecha de expiración del ISSC vigente.

**2.10.5** Un ISSC solamente debería expedirse o renovarse en los siguientes casos:

- .1 cuando el buque cuente con un PPB aprobado que cumpla todas las prescripciones de las medidas de protección marítima que se indican en los párrafos 4.8.1 a 4.8.11; y
- .2 cuando la Administración haya comprobado, mediante pruebas objetivas, que el buque funciona de acuerdo con lo dispuesto en su PPB aprobado.

**2.10.6** El certificado no debería expedirse cuando exista una desviación leve del PPB, aunque ésta no comprometa la capacidad del buque para funcionar en los niveles de protección 1 a 3.

**2.10.7** Los certificados pueden ser expedidos o refrendados por:

- .1 la Administración del buque;
- .2 una OPR autorizada para actuar en nombre de la Administración del buque; o
- .3 otra Administración que actúe en nombre de la Administración del buque.

## Verificaciones

**2.10.8** Los buques regidos por el Convenio SOLAS serán objeto de verificaciones para comprobar si cumplen las medidas de protección marítima.

**2.10.9** Antes de que un buque entre en servicio y de que se expida un ISSC provisional se realiza una verificación provisional. Aunque el Código PBIP se refiere a este tipo de verificación con el nombre de «verificación inicial», la utilización de «verificación provisional» ha pasado a ser la práctica habitual en el sector.

**2.10.10** Las verificaciones posteriores que se llevan a cabo son:

- .1 *verificación inicial*, antes de la expedición del ISSC;
- .2 *verificación intermedia*, por lo menos una vez entre el segundo y tercer aniversario de la expedición del ISSC, si el periodo de validez de éste es de cinco años;
- .3 *verificación de renovación*, antes de la renovación del ISSC; y
- .4 en cualquier momento que decida la Administración.

**2.10.11** El nivel de exhaustividad de la verificación de los sistemas de protección debería ser el siguiente:

- .1 verificación al 100 % de todos los equipos técnicos indicados en el PPB; y
- .2 una auditoría mediante muestreo de todas las medidas de protección operativas (no técnicas) al nivel necesario para que el auditor compruebe todo el sistema operativo.

**2.10.12** La verificación inicial se efectúa para asegurarse de que el sistema de protección del buque y todos los equipos de protección especificados en las medidas de protección marítima y en el PPB aprobado están en buen estado y son aptos para el servicio al que está destinado el buque.

**2.10.13** La verificación intermedia se realiza para asegurarse de que el sistema de protección del buque y todos los equipos de protección especificados en las medidas de protección marítima y en el PPB sigue estando en buen estado y son aptos para el servicio al que está destinado el buque.

**2.10.14** La verificación de renovación se lleva a cabo para comprobar que el sistema de protección del buque y todos los equipos de protección cumplen plenamente lo dispuesto en las medidas de protección marítima y en el PPB aprobado, están en buen estado y son aptos para el servicio al que está destinado el buque.

**2.10.15** Tras la verificación, el sistema y el equipo de protección del buque deberían mantenerse de tal modo que cumplan lo dispuesto en las medidas de protección marítima. No pueden introducirse cambios en el sistema de protección, el equipo de protección o el PPB aprobado a menos que sean aprobados por la Administración.

### **Periodo de validez**

**2.10.16** El periodo de validez de un ISSC renovado a los cinco años podrá variar en función de la fecha en la que se efectúe la verificación de renovación. Si esta verificación concluye:

- .1 dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del ISSC original, el siguiente periodo de cinco años comenzará en la fecha de expiración original;
- .2 después de la fecha de expiración del ISSC original, el siguiente periodo de cinco años comenzará en la fecha de expiración original;
- .3 más de tres meses antes de la fecha de expiración del ISSC original, el siguiente periodo de cinco años comenzará en la fecha en que concluya la verificación de renovación.

**2.10.17** Si el ISSC se ha expedido para un periodo inferior a cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez hasta un máximo de cinco años tras realizar la verificación exigida.

**2.10.18** Si el nuevo ISSC no puede llevarse en el buque antes de que expire el ISSC original, la Administración podrá refrendar el ISSC original por un periodo adicional que no supere cinco meses. El nuevo periodo de cinco años comenzará en la fecha de expiración original.

**2.10.19** Si un buque está en tránsito o si se retrasa su llegada al puerto en el que debe efectuarse la verificación, la Administración podrá refrendar el ISSC original para permitir que el buque finalice su viaje. Sin embargo, el periodo de validez no puede prorrogarse por más de tres meses y el nuevo periodo de cinco años comenzará en la fecha de expiración que figure en el ISSC original.

**2.10.20** Si un buque realiza viajes cortos, su ISSC podrá prorrogarse por un periodo máximo de un mes y el nuevo periodo de cinco años comenzará en la fecha de expiración del ISSC original.

**2.10.21** Si una verificación intermedia se realiza antes del segundo aniversario de expedición de un ISSC válido durante cinco años, su periodo de validez se reducirá para indicar que su fecha de expiración es inferior a tres años a partir de la fecha en la que concluya la verificación. No obstante, la fecha original de expiración podrá mantenerse tras otra verificación intermedia.

### **Pérdida de la validez**

**2.10.22** Los ISSC perderán su validez en los siguientes casos:

- .1 cuando no se hayan realizado las verificaciones intermedias y de renovación exigidas;
- .2 cuando no hayan sido refrendados tras una verificación intermedia;
- .3 cuando una nueva compañía naviera se haga cargo del buque; o
- .4 cuando el buque cambie de pabellón.

**2.10.23** Al cambiar de pabellón, la Administración original debería transmitir a la nueva Administración copias de toda la información pertinente sobre el ISSC, incluidas copias de los informes de verificación disponibles.

## Medidas correctivas

**2.10.24** La Administración del buque deberá ser informada de inmediato cuando se produzca un fallo del equipo o sistema de protección del buque o se suspenda la aplicación de medidas de protección que comprometan la capacidad del buque para funcionar en los niveles de protección 1 a 3. La notificación debería ir acompañada de las medidas correctivas propuestas.

**2.10.25** La Administración del buque también deberá ser informada cuando las circunstancias citadas no comprometan la capacidad del buque para funcionar en los niveles de protección 1 a 3. En tales casos, la notificación debería ir acompañada de un plan de acción en el que se especifique la medida de protección alternativa que se aplicará hasta que se rectifique el fallo o la suspensión junto con la fecha de la reparación o sustitución.

**2.10.26** La Administración podrá:

- .1 aprobar las medidas alternativas de protección adoptadas y el plan de acción;
- .2 solicitar que se enmienden tales medidas;
- .3 solicitar que se adopten medidas adicionales o alternativas;
- .4 solicitar que la reparación o sustitución se realice de inmediato;
- .5 adoptar otras medidas adecuadas.

**2.10.27** El ISSC podrá ser retirado o suspendido si no se aplican las medidas alternativas de protección o no se cumple el plan de acción aprobado.

**2.10.28** Las Administraciones deberían ofrecer orientaciones a los OCPM para recordarles el efecto acumulativo que cada fallo o suspensión de la aplicación de las medidas podría tener en la capacidad de sus buques para funcionar en los niveles de protección 1 a 3.

**2.10.29** Las Administraciones deberían ofrecer también orientaciones a sus funcionarios sobre las medidas que deberían tomar al recibir una notificación de un buque regido por el Convenio SOLAS en la que se indique un fallo de su equipo o sistema de protección o la suspensión de la aplicación de una medida de protección, si dicho fallo o dicha suspensión pueden comprometer la capacidad del buque para funcionar en los niveles de protección 1 a 3. Las Administraciones deberían brindar orientaciones claras en relación con los efectos que puede tener el estado del buque sobre la validez de su ISSC.

## Buques fuera de servicio

**2.10.30** Las Administraciones aplican interpretaciones sumamente divergentes respecto a cuándo un buque regido por el Convenio SOLAS debe ponerse fuera de servicio o en amarre forzoso, y a las circunstancias y el tiempo transcurrido que podrían dar lugar a la suspensión o retirada de su ISSC. Las medidas de protección marítima no ofrecen orientaciones concretas sobre estos aspectos relacionados con los buques fuera de servicio.

## Certificados internacionales de protección del buque provisionales

**2.10.31** Las Administraciones y las OPR podrán expedir un ISSC provisional en los siguientes casos:

- .1 cuando un buque esté a punto de ser entregado o antes de que entre o vuelva a entrar en servicio;
- .2 cuando un buque regido por el Convenio SOLAS cambie de pabellón;
- .3 cuando un buque sea transferido de un Estado no regido por el Convenio SOLAS;
- .4 cuando cambie la compañía que opera un buque regido por el Convenio SOLAS.

**2.10.32** Los ISSC provisionales sólo se expedirán cuando la Administración o una OPR hayan realizado una verificación provisional que confirme lo siguiente:

- .1 se ha ultimado la EPB;
- .2 existe una copia del PPB a bordo;
- .3 el PPB ha sido presentado para su examen y aprobación, y se está aplicando;
- .4 el buque cuenta con un sistema de alerta de protección del buque (SSAS);
- .5 el OCPM ha adoptado las medidas necesarias, incluyendo prácticas, ejercicios y auditorías internas, para que el buque concluya con éxito la verificación exigida en un plazo de seis meses;
- .6 se han adoptado las medidas necesarias para realizar la verificación exigida;
- .7 el capitán, el OPB y el resto del personal que realiza tareas en materia de protección conocen sus responsabilidades con arreglo a las medidas de protección marítima y al PPB, y han recibido dicha información en el idioma de trabajo del buque o en un idioma que comprenden;
- .8 el OPB cumple los requisitos exigidos en las medidas de protección marítima.

**2.10.33** Tras la verificación de los puntos anteriormente enumerados, el ISSC provisional tendrá una validez máxima de seis meses.

**2.10.34** Si se expide un ISSC ordinario al buque durante esos seis meses, se anulará el ISSC provisional.

**2.10.35** Los ISSC provisionales no podrán prorrogarse.

**2.10.36** Las medidas de protección marítima contienen un modelo normalizado de ISSC provisional en el apéndice 2.7: «Modelo de Certificado internacional de protección del buque provisional». Si el certificado adoptado por la Administración no está en español, francés ni inglés, se debería incluir una traducción a uno de estos idiomas.

**2.10.37** La Administración no debería expedir ISSC provisionales posteriores o consecutivos si tiene motivos para creer que la compañía naviera pretende eludir el pleno cumplimiento de las medidas de protección marítima por un periodo superior al periodo de validez inicial de seis meses de vigencia del ISSC provisional inicial.

**2.10.38** Los ISSC y los ISSC provisionales podrán ser inspeccionados en el marco de las medidas de control y cumplimiento que se describen en la subsección 4.10.

## **Inspección de los buques**

**2.10.39** Las Administraciones inspeccionan sus buques regidos por el Convenio SOLAS durante las verificaciones iniciales, intermedias y de renovación del ISSC del buque. Las Administraciones también podrán realizar:

- .1 inspecciones adicionales de los buques que enarbolan su pabellón para comprobar que cumplen las medidas de protección marítima;
- .2 pruebas encubiertas del cumplimiento de las medidas de protección marítima y de los procedimientos de un buque que enarbole su pabellón.

**2.10.40** Un modelo de lista de comprobación para la inspección de la protección de un buque que puede utilizarse para las verificaciones y otras inspecciones figura en el apéndice 2.8: «Ejemplo de lista de comprobación de una inspección de protección del buque».

**2.10.41** Para prestar asistencia a las compañías navieras, las Administraciones y sus OPR autorizadas han intentado combinar las verificaciones prescritas en las medidas de protección marítima con otras verificaciones o inspecciones, en particular con las prescritas en el *Código Internacional de Gestión de la Seguridad* (Código IGS). Esta combinación de las inspecciones puede resultar muy beneficiosa para el sector marítimo.

Sin embargo, en los puertos que no cuentan siempre con auditores IGS, este enfoque combinado podría no resultar viable y demorar de forma injustificada los programas de operación de los buques.

**2.10.42** La formación y experiencia que deben tener los encargados de las verificaciones e inspecciones prescritas en las medidas de protección marítima pueden ser distintas de las que deben tener las personas encargadas de otras formas de verificación o inspección.

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

### **Introducción**

**2.11.1** Los Gobiernos pueden aplicar medidas específicas de control y cumplimiento a los buques regidos por el Convenio SOLAS que enarbolan un pabellón extranjero y que utilicen, o tengan intención de utilizar, sus puertos para verificar que dichos buques cumplen las medidas de protección marítima. Los elementos que integran tales medidas de control y cumplimiento son únicos e incluyen la autoridad para:

- .1 pedir a los buques que proporcionen información relacionada con la protección antes de entrar en el puerto;
- .2 inspeccionar los buques que tengan intención de entrar en el puerto cuando existan motivos fundados para hacerlo una vez que el buque se encuentre en su mar territorial. El capitán tiene derecho a negarse a tal inspección; y
- .3 denegar a un buque la entrada en el puerto o expulsarlo del mismo.

**2.11.2** Las personas autorizadas a adoptar las medidas de control y cumplimiento previstas en las medidas de protección marítima también pueden realizar funciones de control de buques que enarbolan un pabellón extranjero en virtud de otras disposiciones del Convenio SOLAS y de otros convenios adoptados por la OMI y los convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). El ejercicio de estas medidas de control se denomina históricamente «supervisión por el Estado rector del puerto». A menudo, los Gobiernos cooperan, por medio de memorandos de entendimiento (MOU) regionales, en la supervisión por el Estado rector del puerto.

**2.11.3** Los Gobiernos no deberían conceder un trato más favorable a buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no sea signatario del Convenio SOLAS y deberían aplicar las mismas medidas de control y cumplimiento. Sin embargo, los buques no incluidos en el ámbito de aplicación de las medidas de protección marítima, debido a su tamaño, están sometidos a medidas gubernamentales.

**2.11.4** De conformidad con las medidas de protección marítima, las OPR no podrán aplicar medidas de control y cumplimiento en nombre del Gobierno.

### **Funcionarios debidamente autorizados**

**2.11.5** Los Gobiernos pueden otorgar autoridad a funcionarios debidamente autorizados para que apliquen las medidas de control y cumplimiento contempladas en las medidas de protección marítima. La autorización la concede normalmente la Administración, y estos funcionarios también pueden realizar otras tareas de control.

**2.11.6** Al aplicar las medidas de control y cumplimiento previstas en las medidas de protección marítima, estos funcionarios deberían:

- .1 conocer las medidas de protección marítima y las operaciones realizadas a bordo;
- .2 poder comunicarse en inglés con el capitán, el OPB y el resto de los oficiales;
- .3 recibir la formación necesaria para realizar todas las funciones de control para las que estén autorizados. Podrán recibir asistencia de personas con conocimientos técnicos especializados;
- .4 recibir la formación necesaria que garantice que conocen los procedimientos de seguridad al subir a bordo de un buque, sobre todo si lo hacen en alta mar. Esta formación debería incluir

concretamente los procedimientos de evacuación en caso de emergencia y los procedimientos para entrar en espacios cerrados en buques;

- .5 al subir a bordo de un buque, llevar consigo y presentar la documentación de identificación, la cual incluirá la autorización que les permite aplicar medidas de control. Deberían existir procedimientos que permitan al capitán o al OPB verificar la identidad de los funcionarios debidamente autorizados; y
- .6 una vez a bordo, cumplir las medidas y los procedimientos de protección vigentes en el buque, a menos que sean incompatibles con las actividades de control que deban realizar.

### **Procedimientos de información previa a la llegada**

**2.11.7** Si así se lo solicitan, un buque debe entregar información relacionada con la protección antes de la entrada en puerto. El Estado rector del puerto debería indicar la información necesaria y facilitar el nombre y datos de contacto de las personas que deberían recibir esta información. Esta información se examinará para determinar el riesgo para la protección que puede representar un buque determinado y si deberían imponerse medidas de control y cumplimiento a dicho buque.

**2.11.8** La mayoría de los Gobiernos ha establecido un tiempo mínimo antes de llegar al puerto para que el buque comunique su intención de entrar en el puerto y proporcione la información necesaria en materia de protección. Este tiempo puede variar entre 24 y 96 h antes de la llegada. Se pueden aplicar disposiciones especiales cuando los buques se encuentran en un viaje internacional corto o realizan diariamente un intenso programa de viajes marítimos de corto recorrido, tales como los buques de pasaje de trasbordo rodado.

**2.11.9** La OMI ha desarrollado un conjunto normalizado de datos de información relacionada con la protección que se espera que un buque entregue (véase el apéndice 4.6: «Conjunto normalizado de datos de información previa a la llegada relacionada con la protección»). El conjunto normalizado de datos no excluye que un Gobierno pueda solicitar información adicional relacionada con la protección de forma periódica o en circunstancias específicas. Cuando los Gobiernos soliciten información adicional, debería informarse oportunamente al sector naviero.

### **Motivos fundados**

**2.11.10** Un funcionario debidamente autorizado, al analizar la información relacionada con la protección proporcionada por un buque con pabellón extranjero y cualquier otra información pertinente disponible relacionada con el buque que pretende entrar en puerto, podrá considerar que existen motivos fundados para pensar que el buque no cumple las medidas de protección marítima. Algunos ejemplos de motivos fundados son:

- .1 pruebas o información fiable que indiquen que el buque sufre graves deficiencias de protección;
- .2 la recepción de un informe o una reclamación fiable que señale que el buque no cumple lo dispuesto en las medidas de protección marítima;
- .3 pruebas o información fiable de que el buque:
  - ha mantenido una interfaz buque-puerto no conforme a las medidas de protección marítima y no ha tomado las medidas de protección adicionales necesarias ni ha acordado una DPM con la instalación portuaria; o
  - ha realizado una actividad de buque a buque no conforme a las medidas de protección marítima y no ha tomado las medidas de protección adicionales necesarias ni ha acordado una DPM con el otro buque;
- .4 pruebas o información fiable de que el buque:
  - ha mantenido una interfaz buque-puerto que no debía ajustarse a las medidas de protección marítima y no ha tomado las medidas de protección adicionales necesarias ni ha acordado una DPM con la instalación portuaria; o

- ha realizado un actividad de buque a buque que no debía ajustarse a las medidas de protección marítima y no ha tomado las medidas de protección adicionales necesarias ni ha acordado una DPM con un buque no regido por el Convenio SOLAS;
- .5 pruebas de que el buque posee un ISSC provisional posterior a otro certificado provisional, contrario a lo establecido en las medidas de protección marítima;
- .6 el hecho de que el buque no haya proporcionado toda la información solicitada relacionada con la protección que se menciona en el párrafo 2.12.20.

**2.11.11** Al final de una inspección, el funcionario debidamente autorizado debería proporcionar al capitán o al OPB un informe en el que figuren los resultados de la inspección, los detalles de todas las medidas adoptadas por el funcionario y una lista de todos los incumplimientos que deba corregir el capitán, el OPB o la compañía naviera. Este informe debería redactarse siguiendo el formulario que figura en el apéndice 2.14: «Informe sobre la imposición de una medida de control y cumplimiento».

**2.11.12** En ese momento, el funcionario debidamente autorizado podría:

- .1 solicitar al buque que corrija el incumplimiento;
- .2 pedir al buque que se dirija a un lugar determinado dentro del mar territorial o las aguas interiores del Estado rector del puerto;
- .3 llevar a cabo una inspección detallada del buque, si éste se encuentra dentro del mar territorial del Estado rector del puerto; y/o
- .4 denegar al buque la entrada en el puerto.

**2.11.13** Si en una inspección detallada se detecta una deficiencia, ésta podría dar lugar a la aplicación de otras medidas de control.

**2.11.14** Si un buque al que se ha notificado la intención de adoptar medidas de control contempladas en las medidas de protección marítima decide no entrar en el puerto, dejarán de aplicarse las medidas de control propuestas por el funcionario debidamente autorizado. Todas las demás medidas impuestas al buque se basarán en el derecho internacional y serán coherentes con éste.

### **Inspección del buque en el puerto**

**2.11.15** Con arreglo a las medidas de protección marítima, el buque también puede ser inspeccionado cuando se encuentre en el puerto para comprobar que cumple dichas medidas. En condiciones normales, la inspección comienza con la verificación de la presencia y validez del ISSC o del ISSC provisional. Las copias de certificados no se aceptan como ISSC válidos ni como ISSC provisionales válidos.

**2.11.16** Sobre la base de lo observado, un funcionario debidamente autorizado podría determinar que existen motivos fundados para suponer que el buque no cumple lo dispuesto en las medidas de protección marítima.

**2.11.17** Es posible que el funcionario debidamente autorizado haya entrado en el buque sin ser interpelado o que se haya encontrado con que las zonas restringidas del buque no estaban protegidas.

**2.11.18** El funcionario debidamente autorizado podría comprobar:

- .1 que el buque funciona en el nivel de protección aplicable a la instalación portuaria o en un nivel de protección superior establecido por su Administración;
- .2 que se han realizado los ejercicios de protección con la frecuencia exigida; y
- .3 los registros de los 10 últimos puertos de escala y de toda actividad de buque a buque realizada durante el periodo correspondiente a los 10 últimos puertos de escala.

**2.11.19** A continuación figuran algunos ejemplos de motivos fundados que justificarían una inspección:

- .1 pruebas de que el ISSC no es válido o ha expirado;
- .2 pruebas u observaciones que indiquen que la tripulación del buque no conoce los procedimientos esenciales de protección del buque o no puede llevar a cabo ejercicios de protección;
- .3 pruebas u observaciones que indiquen que los principales miembros de la tripulación del buque no pueden comunicarse con los miembros de la tripulación responsables de la protección.

**2.11.20** Los motivos fundados aplicables a un buque que tiene la intención de entrar en un puerto también podrían aplicarse a un buque que se encuentre en el puerto.

**2.11.21** Si existen motivos fundados, o el buque no lleva a bordo un ISSC válido o un ISSC provisional válido, se le podrían imponer medidas de control. Las medidas de control guardarán proporción con las deficiencias de protección detectadas. Al decidir las medidas de control que deberían aplicarse, el funcionario debidamente autorizado puede considerar si el buque es capaz de:

- .1 mantener comunicaciones con la instalación portuaria;
- .2 impedir el acceso no autorizado al buque y a las zonas restringidas de éste; y
- .3 impedir la introducción de armas no autorizadas, artefactos incendiarios o explosivos al buque.

**2.11.22** Si el funcionario debidamente autorizado considera que el buque no cumple lo dispuesto en las medidas de protección marítima podría examinar algunas partes del PPB.

**2.11.23** Algunas partes del PPB son confidenciales y solamente podrá examinarlas un funcionario debidamente autorizado con el consentimiento de la Administración del buque. Las partes confidenciales del PPB son:

- .1 la identificación de las zonas restringidas y las medidas para impedir el acceso a las mismas;
- .2 los procedimientos para responder a amenazas para la protección;
- .3 los procedimientos para responder a las instrucciones recibidas de la Administración del buque en el nivel de protección 3;
- .4 los pormenores de las tareas del personal del buque con responsabilidades de protección;
- .5 los procedimientos para inspeccionar, someter a prueba y calibrar el equipo de protección del buque;
- .6 la ubicación de los puntos de activación del sistema de alerta de protección del buque (SSAS); y
- .7 las orientaciones relativas al uso del SSAS.

**2.11.24** Entre las medidas de control que podrían imponerse a un buque en puerto cabe señalar las siguientes:

- .1 realizar una inspección más detallada del buque, incluidas búsquedas, que podría dar lugar a la aplicación de medidas de control más estrictas;
- .2 demorar el buque;
- .3 detener el buque;
- .4 restringir las operaciones del buque, incluida la carga o descarga y su movimiento dentro del puerto;
- .5 expulsar el buque del puerto; y
- .6 otras medidas administrativas o correctivas de menor importancia.

## Notificaciones

**2.11.25** Cuando se imponen medidas de control a un buque, debería informarse de ello sin demora a la Administración del buque y a la OPR que haya expedido el ISSC o el ISSC provisional.

**2.11.26** Con arreglo a las medidas de protección marítima, las Administraciones establecerán un punto de contacto disponible en todo momento para recibir y responder a las notificaciones de los Gobiernos que impongan medidas de control y cumplimiento.

**2.11.27** La denegación a un buque del derecho a entrar en el puerto, la detención de un buque y la expulsión de un buque del puerto se notificarán al representante consular de su Estado de abanderamiento.

**2.11.28** Las medidas de control impuestas a un buque en virtud de las medidas de protección marítima deberán comunicarse igualmente a la OMI.

**2.11.29** Sólo deberían imponerse medidas de control hasta que se corrija el incumplimiento que las ha provocado.

**2.11.30** Deberían hacerse todos los esfuerzos posibles para evitar una detención o una demora injustificadas. Las medidas de protección marítima establecen que los buques detenidos o demorados sin motivos válidos pueden reclamar daños y perjuicios.

## Amenaza inmediata para la protección

**2.11.31** La denegación de la entrada en el puerto o la expulsión de éste sólo deberían imponerse si el funcionario debidamente autorizado considera que el buque representa una amenaza inmediata para la protección y que no existen otros medios adecuados para eliminar dicha amenaza.

**2.11.32** En tales casos debería comunicarse de forma confidencial a los Estados cuyos puertos tenga intención de visitar el buque, así como a todos los Estados ribereños pertinentes, las circunstancias que provocaron la denegación de entrada o la expulsión.

**2.11.33** El mismo procedimiento podría seguirse si un buque que pretende entrar en un puerto se niega a permitir una inspección tras ser informado por el funcionario debidamente autorizado de su intención de adoptar medidas de control.

## Experiencia adquirida hasta la fecha

**2.11.34** Los informes sobre los memorandos de entendimiento en materia de supervisión por el Estado rector del puerto indican que las deficiencias de protección representan entre un 3 % y un 5 % de los fallos detectados en los buques regidos por el Convenio SOLAS. Casi siempre se observa que los buques con deficiencias de protección tienen fallos de seguridad o de otro tipo.

**2.11.35** En la subsección 4.10 figuran otras orientaciones sobre algunos aspectos de las medidas de control y cumplimiento desde la perspectiva de los armadores de buques. Una descripción más detallada de la aplicación de medidas de control y cumplimiento puede encontrarse en el manual *Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto*, al que se hace referencia en el sitio en la Red de publicaciones de la OMI: [www.imo.org](http://www.imo.org)

## 2.12 Comunicaciones de protección del buque

### Disposiciones relativas a los sistemas de alerta e identificación

**2.12.1** Con arreglo a las medidas de protección marítima, todos los buques regidos por el Convenio SOLAS dispondrán de un sistema de alerta de protección del buque (SSAS).

**2.12.2** De conformidad con otras disposiciones del Convenio SOLAS, los siguientes buques regidos por este Convenio estarán equipados con un sistema de identificación automática (SIA):

- .1 los buques de pasaje, independientemente de su tamaño;
- .2 los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 que realicen viajes internacionales;
- .3 los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que no realicen viajes internacionales.

**2.12.3** De conformidad también con otras disposiciones del Convenio SOLAS, los siguientes buques regidos por este Convenio que realicen viajes internacionales estarán equipados con un sistema de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT):

- .1 los buques de pasaje, incluidas las naves de gran velocidad;
- .2 los buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 300; y
- .3 las unidades móviles de perforación mar adentro.

### **Sistemas de alerta de protección del buque**

**2.12.4** Un sistema de alerta de protección del buque (SSAS) transmite una alarma encubierta a una o más autoridades competentes en tierra para indicar que la protección del buque se encuentra amenazada o comprometida. Los alertas de protección de los buques pueden activarse en caso de ocurrir cualquier suceso grave que afecte a la protección marítima, incluidos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.

**2.12.5** En los párrafos 4.6.1 a 4.6.11 pueden encontrarse orientaciones sobre la instalación y funcionamiento de los SSAS en los buques. No es necesario incluir esta información en los PPB, pero sí se pueden incluir en un documento que conozca el capitán, el OPB u otros miembros del personal de nivel superior del buque seleccionados por la compañía naviera.

**2.12.6** Las Administraciones designan una o más autoridades competentes en tierra para recibir los alertas de protección de sus buques regidos por el Convenio SOLAS. Todas las autoridades competentes designadas deberían poder obtener una verificación encubierta del buque y alertar a las fuerzas de seguridad del país encargadas de poner en marcha la respuesta a los actos de violencia perpetrados contra los buques.

**2.12.7** Las Administraciones establecerán medios de comunicación eficaces entre sus autoridades competentes y las fuerzas de seguridad responsables de la respuesta.

**2.12.8** Muchas Administraciones han designado a OCPM y un centro coordinador de salvamento marítimo (MRCC), o un organismo equivalente, para que actúen como sus autoridades competentes. Es necesario adoptar protocolos para garantizar una comunicación inmediata entre los OCPM que reciban un alerta de protección de un buque y la autoridad competente seleccionada (que es el punto de contacto con las fuerzas de seguridad encargadas de la respuesta). Los OCPM son a menudo los mejor situados para verificar los alertas procedentes de sus buques. La verificación encubierta puede llevarse a cabo mediante el intercambio de mensajes previamente convenidos.

**2.12.9** Otras Administraciones han designado un MRCC como la única autoridad competente para recibir alertas de protección de los buques. En tal caso, este centro debería establecer los procedimientos para verificar los alertas de protección de cada buque.

**2.12.10** Las autoridades competentes que reciban un alerta de protección de un buque no deberían confirmar abiertamente al buque la recepción del mismo, a menos que reciban instrucciones de la Administración o de las fuerzas de seguridad para que lo hagan.

**2.12.11** Las Administraciones deberían ofrecer orientaciones a las autoridades competentes sobre los procedimientos que deberán seguir para:

- .1 establecer la prioridad de los alertas de protección de los buques;

- .2 distinguir entre las alarmas encubiertas y las alarmas abiertas;
- .3 la recepción de alertas de protección falsos y dobles alertas de socorro y protección; y
- .4 someter a prueba los sistemas de alerta de protección del buque y los procedimientos de comunicación conexos.

**2.12.12** La OMI ha solicitado que se proporcione información sobre la recepción de alertas de protección falsos y dobles alertas de socorro y protección.

**2.12.13** Las Administraciones deberían garantizar que los buques que enarbolan su pabellón comprueben periódicamente el funcionamiento de los sistemas de protección del buque y los procedimientos de comunicación conexos. Al hacerlo debería especificarse que se trata de un alerta de PRUEBA.

**2.12.14** En consulta con las fuerzas de seguridad encargadas de la respuesta, las Administraciones deberían elaborar protocolos para notificar la recepción de un alerta a los MRCC situados cerca del buque, a sus Gobiernos y a las Administraciones u organizaciones de respuesta de países vecinos.

**2.12.15** Al recibir la notificación de un alerta de protección de un buque con derecho a enarbolar su pabellón, la Administración notificará inmediatamente al Estado o Estados cerca de los cuales navegue en ese momento el buque. Si se recibe un alerta de protección de un buque sin derecho a enarbolar su pabellón, el Gobierno Contratante lo notificará de inmediato a la Administración correspondiente y, en su caso, al Estado o Estados cerca de los cuales navegue en ese momento el buque.

### **Sistemas de identificación automática**

**2.12.16** La regla 19 del capítulo V del Convenio SOLAS exige la instalación de SIA a bordo de todos los buques de arqueo bruto superior a 300 que realicen viajes internacionales, de los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que no realicen viajes internacionales y de todos los buques de pasaje, independientemente de su tamaño. Esta obligación entró en vigor para todos los buques el 31 de diciembre de 2004.

**2.12.17** Los buques que dispongan de SIA deben mantenerlos en funcionamiento en todo momento, excepto cuando los acuerdos, reglamentos o normas internacionales contemplen la protección de la información náutica. Las normas de rendimiento de los SIA se adoptaron en 1998.

**2.12.18** La regla establece que los SIA deberán:

- .1 proporcionar automáticamente a las estaciones terrenas costeras, otros buques y aeronaves que dispongan del equipo apropiado, información que incluya la identidad de la nave, su tipo, situación, rumbo, velocidad y condiciones de navegación, así como otra información relacionada con la seguridad;
- .2 recibir automáticamente tal información de los buques que dispongan de un equipo análogo;
- .3 vigilar y seguir a los buques; y
- .4 intercambiar información con las instalaciones en tierra.

**2.12.19** La información sobre el buque generada por los SIA no debería estar disponible en los sitios de internet de código abierto, ya que se considera que sería perjudicial para la seguridad y protección de los buques e instalaciones portuarias, y socavaría los esfuerzos que realizan la OMI y sus Estados Miembros para aumentar la seguridad de la navegación y la protección en el sector internacional del transporte marítimo.

### **Información previa a la llegada**

**2.12.20** Como se explica en la subsección 2.11 sobre las medidas de control y cumplimiento, podría exigirse a los buques que deseen entrar en el puerto de otro Gobierno Contratante que proporcionen la siguiente información a los funcionarios responsables:

- .1 confirmación de un ISSC válido y nombre de la autoridad que lo ha expedido;
- .2 el nivel de protección al que el buque funciona en esos momentos;

- .3 el nivel de protección al que ha funcionado el buque en los 10 últimos puertos de escala en los que haya establecido una interfaz buque-puerto;
- .4 toda medida de protección especial o adicional que haya adoptado en los 10 últimos puertos de escala en los que haya establecido una interfaz buque-puerto, por ejemplo, declaraciones de protección marítima;
- .5 confirmación de que se han mantenido procedimientos adecuados para la protección del buque durante todas las actividades de buque a buque durante el periodo de los 10 últimos puertos de escala, por ejemplo, con buques que no tienen la obligación de cumplir las medidas de protección marítima o personas o bienes rescatados en el mar;
- .6 otra información práctica sobre protección, aunque no pormenorizada del PPB, como por ejemplo:
  - información incluida en el registro sinóptico continuo;
  - ubicación del buque en el momento de la notificación;
  - hora de llegada prevista;
  - listas de tripulación y pasajeros;
  - descripción general de la carga transportada;
  - persona o personas encargadas del nombramiento de la tripulación y demás personal de a bordo;
  - información sobre pólizas de fletamento.

**2.12.21** El Gobierno Contratante podrá solicitar información complementaria como condición para permitir la entrada en puerto o, tras dicha entrada, puede solicitar más información para validar la información ya proporcionada. La solicitud de información complementaria podrá no incluir pormenores del PPB.

**2.12.22** Las responsabilidades del buque a la hora de proporcionar esta información se documentan detalladamente en los párrafos 4.6.13 a 4.6.15.

**2.12.23** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que las Administraciones han establecido disposiciones permanentes sobre:

- .1 la información que deberá proporcionarse;
- .2 la forma en la que deberá proporcionarse la información; y
- .3 el plazo para la presentación de la información previa a la llegada.

**2.12.24** La OMI ha elaborado un conjunto de datos normalizados a este respecto (véase el apéndice 4.6: «Conjunto normalizado de datos de información previa a la llegada relacionada con la protección»). Las Administraciones deben comunicar estas obligaciones a las compañías navieras (ya que los funcionarios debidamente autorizados no solicitarán tal información a sus buques).

### **Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques**

**2.12.25** La OMI desarrolló el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) para aumentar la protección marítima proporcionando información sobre la identidad y ubicación actual del buque con tiempo suficiente para que los Gobiernos Contratantes evalúen el riesgo para la protección que representa un buque situado frente a sus costas y reaccionen en caso necesario. Un sistema internacional sólido para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques es un elemento importante de la protección marítima. Los Gobiernos Contratantes podrán pedir información LRIT a los buques de pabellón extranjero que naveguen a 1 000 millas marinas de sus costas o que tengan la intención de entrar en sus puertos. Por consiguiente, varios países vinculan la notificación anterior a la llegada con una petición de datos LRIT.

**2.12.26** La regla sobre el LRIT del Convenio SOLAS (véase la regla 19-1 del capítulo V) entró en vigor el 1 de enero de 2008 y ahora todos los buques deben cumplirla, excepto los buques que naveguen exclusivamente en zonas costeras definidas por su Administración y estén equipados con un SIA.

**2.12.27** El LRIT es un sistema de seguimiento por satélite que utiliza los equipos de a bordo, tal como el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) para hacer un seguimiento de los buques regidos por el Convenio SOLAS de arqueo bruto igual o superior a 300 que realizan viajes internacionales. Los buques transmitirán información LRIT a través de este sistema cuatro veces al día a intervalos de 6 h; dicha información comprende:

- .1 la identidad del buque;
- .2 la ubicación del buque (latitud y longitud); y
- .3 la fecha y hora de la posición.

**2.12.28** A diferencia del SIA, las comunicaciones LRIT son dirigidas (es decir, se trata de una transmisión segura de información de punto a punto) y no se emiten por ondas de radio.

**2.12.29** Si bien el seguimiento rutinario se realiza cada 6 h, las normas de rendimiento establecen que las terminales instaladas a bordo podrán reconfigurarse a distancia para transmitir información LRIT con una frecuencia de hasta 15 minutos. Una vez establecida la comunicación, la terminal del satélite responderá automáticamente a las siguientes solicitudes de interrogación secuencial.

**2.12.30** Cada Administración tendrá un centro de datos al que se dirigirán las transmisiones de sus buques. El centro de datos almacena toda la información LRIT del Estado de abanderamiento y está conectado a un sistema internacional LRIT más amplio a través del Intercambio internacional de datos (IDE), mediante el cual toda la información se distribuye a otros centros de datos. Los Gobiernos que no deseen establecer su propio centro de datos pueden utilizar los servicios de otro. Cada Administración puede asociarse únicamente a un único centro de datos. La mayoría de las Administraciones contratan sus servicios de centro de datos a proveedores de servicios externos.

**2.12.31** La información LRIT es recopilada por cada Administración por medio de su centro de datos y compartida con los Gobiernos Contratantes sobre la base de los derechos estrictos definidos en la regla del Convenio SOLAS. Además de crear o adherirse a un centro de datos, los Gobiernos que tengan buques que enarboles su pabellón designarán oficialmente a un proveedor de servicios de aplicaciones para:

- .1 realizar ensayos de conformidad en esos buques;
- .2 gestionar las comunicaciones correspondientes entre el buque, el proveedor de servicios de comunicaciones (CSP) y el centro de datos; y
- .3 expedir a los buques un informe de ensayos de conformidad.

**2.12.32** Los Gobiernos Contratantes tienen derecho a solicitar y recibir datos LRIT sobre los buques:

- .1 que tengan derecho a enarbolar su pabellón, independientemente del lugar en que se encuentren;
- .2 que enarboles el pabellón de otro Gobierno Contratante y hayan comunicado su intención de entrar en una instalación portuaria bajo la jurisdicción del Gobierno Contratante solicitante; y
- .3 que enarboles el pabellón de otro Estado Contratante y que naveguen a menos de 1 000 millas marinas de la costa del Gobierno Contratante solicitante.

**2.12.33** Las Administraciones podrán decidir en todo momento no proporcionar información LRIT sobre sus buques a otro Gobierno Contratante por razones de protección o de otro tipo. En tales casos, la Administración interesada comunicará su decisión a la OMI, la cual a su vez comunicará esta medida a todos los Gobiernos Contratantes. Hasta ahora ninguna Administración lo ha hecho.

**2.12.34** Los acuerdos internacionales limitan el uso de datos a los Gobiernos Contratantes y a las autoridades de búsqueda y salvamento (SAR). Los Gobiernos Contratantes pueden distribuir dentro de sus dependencias los datos que reciban en respuesta a una solicitud procedente de otro Gobierno Contratante. Sin embargo, los datos solicitados o recibidos por una autoridad de SAR de un Gobierno Contratante sólo se utilizarán a efectos de búsqueda y salvamento.

**2.12.35** Puesto que el LRIT es un sistema de pago, todos los centros de datos que soliciten información pagarán por este servicio a los centros de datos que la suministran. La experiencia acumulada hasta la fecha indica que un informe de posición de este sistema cuesta normalmente el equivalente a 0,25 dólares de los Estados Unidos, mientras que una interrogación secuencial cuesta 0,50 dólares y la reconfiguración de una terminal cuesta 3,00 dólares.

**2.12.36** Todas las solicitudes y recepciones de información LRIT se registran en un diario que mantiene el IDE. Este diario se utiliza para calcular los costos y la facturación, así como a efectos de auditoría.

**2.12.37** La Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO) se encarga de la supervisión del sistema internacional LRIT y realiza las auditorías anuales de cada uno de los centros de datos LRIT.

## **2.13 Acuerdos alternativos sobre protección**

### **Introducción**

**2.13.1** Los Gobiernos pueden celebrar acuerdos alternativos sobre protección (ASA) bilaterales o multilaterales para los viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias. Estos acuerdos permiten aplicar a las instalaciones portuarias y los buques medidas y procedimientos de protección distintos de los prescritos en las medidas de protección marítima.

**2.13.2** En el Convenio SOLAS, un viaje internacional corto se define, en el contexto de los dispositivos y medios de salvamento, como: «viaje internacional en el curso del cual un buque no se aleja más de 200 millas de un puerto o un lugar que pueda servir de refugio seguro a los pasajeros y a la tripulación. Ni la distancia del último puerto de escala del país en que comienza el viaje al puerto final de destino ni el viaje de regreso excederán de 600 millas. El puerto final de destino es el último puerto de escala del viaje regular programado en el cual el buque inicia el regreso hacia el país en que comenzó el viaje.»

### **Ámbito de aplicación**

**2.13.3** Las instalaciones portuarias incluidas en un ASA sólo realizarán operaciones de interfaz con buques que naveguen en las rutas fijas cubiertas por dicho ASA.

**2.13.4** Todo buque que navegue en las rutas fijas entre las instalaciones portuarias cubiertas por un ASA deberá estar cubierto por dicho ASA.

**2.13.5** Los buques que enarboles un pabellón de terceros países podrán estar cubiertos por un ASA si su Administración garantiza que cumplen plenamente las disposiciones del ASA.

**2.13.6** Los buques cubiertos por un ASA no podrán realizar actividades de buque a buque con un buque que no esté cubierto por dicho ASA ni realizar operaciones de interfaz buque-puerto en ninguna otra instalación portuaria.

### **Procedimiento**

**2.13.7** Las autoridades nacionales y otras organizaciones gubernamentales competentes (por ejemplo, los servicios de aduanas e inmigración) de los Estados interesados deberían llevar a cabo una evaluación conjunta de la protección de la instalación portuaria (EPIP) y el buque (EPB).

**2.13.8** La evaluación conjunta de la protección debería basarse en el conocimiento compartido de los riesgos para la protección que pueden producirse en las instalaciones portuarias, en los buques y en los viajes a los que se aplicaría el acuerdo propuesto. Debería incluir todas las operaciones de interfaz buque-puerto en las instalaciones portuarias y todas las actividades de buque a buque.

**2.13.9** Al realizar esta evaluación conjunta de la protección, las autoridades nacionales deberían consultar a las autoridades pertinentes de todos los países que puedan verse afectados por la aplicación del acuerdo propuesto.

**2.13.10** La evaluación conjunta debería identificar las medidas y procedimientos de protección adecuados en las instalaciones portuarias y buques incluidos. Todas las partes en el acuerdo deberían aprobar la evaluación conjunta de la protección y las medidas y los procedimientos de protección resultantes.

**2.13.11** A continuación, las respectivas autoridades nacionales deberían adoptar las medidas necesarias para garantizar que las medidas y procedimientos de protección prescritos se aplican y mantienen en las instalaciones portuarias y en los buques durante la vigencia del acuerdo.

**2.13.12** Los procedimientos de protección deberían garantizar que las medidas de control prescritas aplicables a los pasajeros y vehículos que se embarquen se adopten en la instalación portuaria antes de la carga, cuando el buque tiene muy poco tiempo para prepararse para un nuevo viaje, como en el caso de los buques de transbordo rodado.

**2.13.13** Las autoridades nacionales que celebren tales acuerdos informarán a la OMI mediante la pantalla de acuerdos alternativos sobre protección (*Alternative Security Agreement*) del GISIS (véase el párrafo 2.19.2) en <http://gisis.imo.org/> proporcionando la siguiente información:

- .1 buques e instalaciones portuarias cubiertos por el acuerdo;
- .2 nombre del acuerdo;
- .3 ruta fija cubierta por el acuerdo;
- .4 información sobre consultas a otros Gobiernos;
- .5 fecha de entrada en vigor del acuerdo;
- .6 frecuencia con que se revisará el acuerdo; y
- .7 si se ha retirado o no el acuerdo de protección.

**2.13.14** En las subsecciones 3.2 y 4.2 figuran más orientaciones referentes a los ASA.

### Revisión

**2.13.15** El funcionamiento de un ASA debería ser objeto de seguimiento continuo y revisión a la luz de la experiencia adquirida. Debería llevarse a cabo una revisión si existe una amenaza o se produce un suceso importante que afecte a la protección de las instalaciones portuarias o los buques cubiertos por el acuerdo.

**2.13.16** Con arreglo a las medidas de protección marítima, los ASA se revisarán cada cinco años.

### Experiencia adquirida hasta la fecha

**2.13.17** Los ASA han abarcado aspectos de los servicios internacionales de transbordadores tales como:

- .1 alertas de protección del buque;
- .2 identificación y comprobación del personal responsable de la protección;
- .3 reconocimiento mutuo de la aprobación de los PPB;
- .4 aceptación de diferencias de menor importancia en las prescripciones reglamentarias; y
- .5 medidas de protección alternativas a las contempladas en las medidas de protección marítima.

## 2.14 Disposiciones de protección equivalentes

**2.14.1** Las autoridades nacionales pueden permitir que instalaciones portuarias, grupos de estas últimas y buques apliquen otras medidas de protección equivalentes a las medidas de protección marítima. Tales medidas deben ser por lo menos tan eficaces como las prescritas en las medidas de protección marítima. Muy pocas autoridades nacionales permiten la aplicación de disposiciones de protección equivalentes.

**2.14.2** Las autoridades designadas pueden permitir que una instalación portuaria o un grupo de instalaciones portuarias apliquen medidas o procedimientos de protección equivalentes a los de las medidas de protección marítima sin tener que nombrar a ningún OPIP o elaborar un PPIP. Sin embargo, las disposiciones de protección equivalentes (ESA) solamente se permiten en determinadas circunstancias: en instalaciones portuarias utilizadas por buques regidos por el Convenio SOLAS más que ocasionalmente, pero sin servicios frecuentes, o en operaciones especiales (por ejemplo, en atracaderos utilizados por dichos buques en instalaciones navales con medidas y procedimientos militares de protección).

**2.14.3** Al igual que ocurre con las instalaciones portuarias utilizadas en ocasiones por buques regidos por el Convenio SOLAS, las disposiciones de protección equivalentes permitidas por las autoridades designadas deberían identificar a la persona responsable de la protección en tierra y de la elaboración de DPM.

**2.14.4** Las ESA no deberían utilizarse como medida provisional para permitir que las instalaciones portuarias utilizadas con frecuencia por buques regidos por el Convenio SOLAS retrasen o eludan la plena aplicación de las medidas de protección marítima.

**2.14.5** Las ESA tampoco deberían permitir que los buques regidos por el Convenio SOLAS eludan el pleno cumplimiento de las disposiciones de las medidas de protección marítima.

**2.14.6** Las autoridades nacionales que ultimen tales disposiciones informarán a la OMI mediante la pantalla de las disposiciones de protección equivalentes para buques o instalaciones portuarias (*Equivalent Security Arrangement for ships or port facilities*) del GISIS en <http://gisis.imo.org/> proporcionando la siguiente información:

- .1 nombre de los buques o de las instalaciones portuarias;
- .2 nombre de la disposición; y
- .3 descripción de la disposición.

**2.14.7** Se ha notificado a la OMI un reducido número de ESA. Algunas de ellas se aplican a instalaciones portuarias utilizadas en ocasiones por buques regidos por el Convenio SOLAS. En el caso de los buques, algunas se aplican a buques que realizan servicios de transporte marítimo regionales, mientras que otras se aplican a buques que realizan viajes internacionales.

**2.14.8** Los escasos pormenores de las distintas ESA no permiten efectuar una evaluación útil de las experiencias adquiridas hasta ahora.

## **2.15 Medidas coercitivas**

### **Introducción**

**2.15.1** Los Gobiernos son responsables en última instancia de garantizar que las instalaciones portuarias y los buques regidos por el Convenio SOLAS de su propiedad cumplan plenamente las medidas de protección marítima.

**2.15.2** En el caso de los buques regidos por el Convenio SOLAS, el incumplimiento de las medidas de protección marítima puede dar lugar a que los Gobiernos impongan medidas de control a los buques infractores. En última instancia, la aplicación de estas medidas de control podría tener consecuencias importantes para todos los buques que enarbolan el pabellón de un Estado, y la mejor forma de evitarlas es cumplir las medidas de protección marítima.

**2.15.3** Las inspecciones de la protección de sus instalaciones portuarias y buques regidos por el Convenio SOLAS por parte de las autoridades nacionales pueden dar lugar a la aplicación de medidas coercitivas para corregir las deficiencias de protección detectadas y evitar que se repitan en el futuro.

**2.15.4** La adopción de medidas coercitivas tras detectar deficiencias de protección depende de:

- .1 si las deficiencias impiden que las instalaciones portuarias o los buques regidos por el Convenio SOLAS sigan funcionando en los niveles de protección 1 a 3;

- .2 si las deficiencias comprometen la capacidad de las instalaciones portuarias o de los buques regidos por el Convenio SOLAS para seguir funcionando en los niveles de protección 1 a 3;
- .3 el alcance de las sanciones aplicables por las autoridades nacionales en virtud de su legislación.

**2.15.5** Independientemente de las sanciones que pueda aplicar una autoridad nacional, los Gobiernos deberían adoptar un enfoque progresivo cuando traten de garantizar que la instalación portuaria o el buque corrijan una deficiencia determinada que no impida que la instalación portuaria o el buque sigan funcionando en los niveles de protección 1 a 3. Es posible que deban adoptar un enfoque más estricto si una instalación portuaria o un buque presenta una deficiencia de protección que comprometa su capacidad para funcionar en los niveles de protección 1 a 3.

### Enfoque progresivo

**2.15.6** Un enfoque progresivo consta de varios pasos:

- .1 asesorar a la instalación portuaria o al buque para que corrija la deficiencia;
- .2 persuadir a la instalación portuaria o al buque de la necesidad de corregir la deficiencia;
- .3 notificar formalmente la obligación de corregir la deficiencia;
- .4 iniciar el procedimiento para imponer sanciones por no haber corregido la deficiencia;
- .5 imponer las sanciones por no haber corregido la deficiencia.

**2.15.7** A continuación figura un ejemplo de enfoque progresivo:

Tipo de medida coercitiva	Gravedad de la infracción	Efectos en el explotador o en el armador	Base legislativa para la adopción de la medida
Asesoramiento	Menor	Leves	No se requiere
Aviso de incumplimiento	Menor	Leves	No se requiere
Acuerdo de cumplimiento (para evitar la sanción)	Moderada	Leves a medianos	Se requiere
Multa	Moderada	Medianos	Se requiere
Suspensión o limitación de actividades	Considerable	Medianos a graves	Se requiere
Retirada del Certificado o declaración de cumplimiento	Considerable	Medianos a graves	Se requiere
Imposición de sanciones	Considerable	Graves	Se requiere

**2.15.8** Los procedimientos en cada paso deberían adoptarse a sabiendas de que, en última instancia, es posible que se impongan sanciones. La conservación de las pruebas de la deficiencia y de los registros de las acciones adoptadas a cada paso podría ser esencial en caso de iniciarse un procedimiento para imponer sanciones y en caso de que éstas deben defenderse en un posible procedimiento de recurso.

### Asesoramiento

**2.15.9** Una vez detectada la deficiencia, deberían registrarse sus pormenores y recopilar y conservar las pruebas. La deficiencia debería exponerse de inmediato al OPIP o al OPB para determinar las medidas necesarias para corregirla. Podría ofrecerse asesoramiento sobre las medidas que deben tomarse.

**2.15.10** Podrían acordarse procedimientos o medidas de protección alternativas temporales con la instalación portuaria o con el buque, los cuales deberían aplicarse hasta que se haya corregido la deficiencia. Deberían conservarse registros de todas las reuniones mantenidas con el OPIP o con el OPB. Debería acordarse un periodo para corregir la deficiencia y realizarse una nueva inspección.

**2.15.11** Si se observa que la deficiencia no se ha corregido en el plazo acordado, debería intentarse persuadir al OPIP o al OPB de la necesidad de hacerlo y de mantener los procedimientos o medidas alternativos temporales de protección acordados. En este momento, la autoridad nacional puede pedir la intervención del explotador de la instalación portuaria o, en el caso de los buques, del OCPM. Deberían conservarse registros de las reuniones, y la deficiencia y las medidas necesarias para corregirla deberían notificarse por escrito al OPIP o al OPB.

### **Notificación oficial**

**2.15.12** Si la deficiencia no se corrige con asesoramiento y persuasión, o si ésta es grave y recurrente, el OPIP, el capitán o el OPB debería recibir una notificación oficial por escrito en la que se describa la deficiencia, las medidas necesarias para corregirla y la responsabilidad de estas personas de subsanarla. Podría hacerse hincapié en las consecuencias que la deficiencia podría traer para la protección y seguridad del buque o de las personas que utilizan la instalación. Un modelo de dicho aviso para los buques regidos por el Convenio SOLAS figura en el apéndice 2.9: «Ejemplo de aviso de incumplimiento», el aviso para una instalación portuaria sería similar.

**2.15.13** En la notificación oficial debería establecerse un plazo para corregir la deficiencia. Asimismo debería señalarse que, de no corregirse la deficiencia en el plazo establecido, podría iniciarse un procedimiento oficial para lograr el cumplimiento, lo que a su vez podría conllevar la imposición de sanciones a la instalación portuaria o al buque. La notificación oficial debería ir dirigida a la alta dirección de la instalación portuaria o de la compañía naviera, y no a los OPIP/OPB/OCPM.

**2.15.14** Una vez más resulta importante registrar todos los contactos y conservar y proteger la correspondencia y las pruebas relativas a la deficiencia.

### **Deficiencias graves de protección**

**2.15.15** Las deficiencias graves de protección son aquellas que comprometen la capacidad de las instalaciones portuarias o de los buques regidos por el Convenio SOLAS para seguir funcionando en los niveles de protección 1 a 3.

**2.15.16** Es posible que deban adoptarse medidas inmediatas para corregir tales deficiencias y, desde un principio, el inspector debería proponer al OPIP, al capitán o al OPB medidas y procedimientos alternativos de protección que tengan un efecto equivalente y que puedan adoptarse para que la instalación o el buque funcione en los niveles de protección 1 a 3. Si se indican tales alternativas y no existe ningún riesgo inminente para la protección, debería darse a la instalación portuaria o al buque un tiempo razonable para que las apliquen.

### **Restricción o suspensión de actividades**

**2.15.17** Si no pueden encontrarse o aplicarse alternativas en un plazo razonable, o si no se han adoptado los procedimientos o medidas alternativos de protección acordados, la autoridad nacional podría estar facultada, en los casos más graves, para limitar o suspender actividades concretas en la instalación portuaria o en el buque.

**2.15.18** Un aviso de restricción podría limitar las actividades que pueden realizarse en la instalación portuaria o en el buque hasta que se adopten medidas para corregir la deficiencia grave de protección.

**2.15.19** Cuando se haya detectado un riesgo inmediato de protección relacionado con una actividad determinada, un aviso de suspensión podría hacer que dicha actividad deje de realizarse en la instalación portuaria o en el buque hasta que se corrija la deficiencia grave de protección.

**2.15.20** Los avisos de restricción o suspensión podrían anularse si las autoridades nacionales consideran:

- .1 que la deficiencia grave se ha corregido; o bien
- .2 que se han adoptado las medidas o procedimientos de protección de efecto equivalente acordados y que estos funcionan de forma satisfactoria.

### **Suspensión o retirada de un PPIP aprobado o un PPB aprobado**

**2.15.21** En determinadas circunstancias, la acumulación de fallos de protección de una instalación portuaria o de un buque podrían dar lugar a:

- .1 la suspensión o retirada del PPIP aprobado y de la declaración de cumplimiento, si se ha expedido; o bien
- .2 la suspensión o retirada del PPB aprobado y del ISSC.

**2.15.22** Las autoridades nacionales pueden pedir que se lleve a cabo una EPIP y que se presente un PPIP enmendado para restablecer el PPIP suspendido o retirado.

**2.15.23** De forma similar, es posible que deba efectuarse una nueva EPB y presentarse un PPB enmendado para poder restablecer el PPB suspendido o retirado, e iniciar el procedimiento para expedir un nuevo ISSC.

### **Imposición de sanciones**

**2.15.24** En caso de que ninguno de los pasos anteriores tenga como resultado la corrección de la deficiencia, la autoridad nacional puede iniciar un procedimiento para imponer sanciones al explotador de la instalación portuaria o al armador del buque. Los procedimientos deberían figurar claramente en la legislación nacional y probablemente incluyan el derecho a recurrir contra la imposición de sanciones.

**2.15.25** El procedimiento podría incluir celebrar audiencias ante un tribunal administrativo o judicial en las que la autoridad nacional explique y, de ser necesario, defienda las medidas que ha adoptado para intentar que se corrija la deficiencia. Los documentos probatorios de las medidas adoptadas y de la deficiencia podrían ser esenciales para que prevalezcan los alegatos de la autoridad nacional.

**2.15.26** También en este caso, las sanciones aplicables a una instalación portuaria o a un buque por no corregir una deficiencia detectada deberían reflejarse en la legislación nacional. La autoridad para imponer sanciones puede recaer en un alto funcionario de la autoridad nacional o en un órgano judicial. Las sanciones podrían ser de carácter administrativo, civil y penal. Es posible que la autoridad nacional deba defender sus alegatos en un procedimiento de recurso tras la imposición de sanciones. Las sanciones deberían ser eficaces, proporcionadas y persuasivas.

## **2.16 Formación de los funcionarios gubernamentales con responsabilidades de protección**

### **Introducción**

**2.16.1** Los funcionarios gubernamentales asumen una amplia variedad de responsabilidades relacionadas con todos los aspectos de la protección de las instalaciones portuarias y de los buques en virtud de las medidas de protección marítima. Unos funcionarios que posean los conocimientos y competencias necesarios para ejercer sus responsabilidades podrán aplicar con eficacia las medidas de protección marítimas.

**2.16.2** En los siguientes párrafos se ofrecen orientaciones sobre las competencias que permitirían a los funcionarios gubernamentales ejercer con éxito sus responsabilidades relacionadas con la aplicación o supervisión de las medidas de protección marítima.

### **Obligaciones de los funcionarios**

**2.16.3** Las obligaciones de los funcionarios que trabajan en las autoridades designadas son, entre otras, las siguientes:

- .1 asesorar sobre la implantación de las medidas de protección marítima a las instalaciones portuarias y supervisar dicha implantación;
- .2 elaborar e implantar la legislación y los reglamentos nacionales por los que se aplican las medidas de protección marítima a las instalaciones portuarias;

- .3 consultar a los puertos y sectores conexos sobre temas de protección;
- .4 comunicar el nivel de protección aplicable;
- .5 determinar qué instalaciones portuarias utilizadas por buques regidos por el Convenio SOLAS deben nombrar a un OPIP y elaborar un PPIP;
- .6 nombrar a una persona en tierra que se encargue de la protección en tierra de las instalaciones portuarias utilizadas en ocasiones por buques regidos por el Convenio SOLAS y para ponerse en contacto con los buques regidos por este Convenio que utilicen dicha instalación;
- .7 autorizar a las OPR a realizar tareas relacionadas con las instalaciones portuarias en nombre de la autoridad designada y vigilar posteriormente sus actividades y resultados;
- .8 asesorar en materia de amenazas para la protección;
- .9 realizar, revisar y aprobar las EPIP, incluidas las efectuadas por las OPR;
- .10 determinar las políticas en materia de declaraciones de protección marítima;
- .11 determinar las prescripciones relativas a la notificación de sucesos que afecten a la protección para las instalaciones portuarias;
- .12 determinar los registros de protección que deberán conservar las instalaciones portuarias y el periodo de conservación de los mismos;
- .13 asesorar sobre la elaboración y el contenido de los PPIP;
- .14 revisar y aprobar los PPIP y determinar los tipos de enmiendas a un plan aprobado que deberán ser presentadas para su aprobación;
- .15 efectuar inspecciones y verificaciones relacionadas con la expedición y el refrendo de las declaraciones de cumplimiento; y
- .16 realizar inspecciones de las instalaciones portuarias para comprobar que cumplen las medidas de protección marítima.

**2.16.4** Las obligaciones de los funcionarios que trabajan en las Administraciones son, entre otras, las siguientes:

- .1 asesorar sobre la implantación de las medidas de protección marítima a los buques y supervisar dicha implantación;
- .2 elaborar e implantar la legislación y los reglamentos nacionales por los que se aplican las medidas de protección marítima a los buques;
- .3 consultar al sector marítimo y a los sectores conexos sobre temas de protección;
- .4 comunicar el nivel de protección aplicable;
- .5 autorizar a las OPR a asumir las responsabilidades delegadas por la Administración y vigilar posteriormente sus actividades y resultados;
- .6 asesorar en materia de amenazas para la protección;
- .7 asesorar en la elaboración de las EPB;
- .8 determinar las políticas en materia de declaraciones de protección marítima;
- .9 determinar las prescripciones relativas a la notificación de sucesos que afecten a la protección para los buques;
- .10 determinar los registros de protección que deberán conservar los buques y el periodo de conservación de los mismos;
- .11 asesorar sobre la elaboración y el contenido de los PPB;

- .12 examinar y aprobar los PPB y determinar los tipos de enmiendas a un plan aprobado que deberán ser presentadas para su aprobación;
- .13 efectuar inspecciones y verificaciones relacionadas con la expedición y el refrendo de los certificados internacionales de protección de los buques;
- .14 expedir los certificados internacionales de protección de los buques provisionales;
- .15 ejecutar las medidas de control y cumplimiento contempladas en las medidas de protección marítima a los buques que enarbolan un pabellón extranjero y utilicen o tengan la intención de utilizar sus puertos;
- .16 realizar inspecciones de sus buques regidos por el Convenio SOLAS para comprobar que cumplen las medidas de protección marítima;
- .17 prestar asesoramiento sobre las medidas y los procedimientos de protección adecuados para los buques no regidos por el Convenio SOLAS;
- .18 expedir certificados de suficiencia al personal de a bordo con arreglo al Convenio y el Código de Formación (véanse los párrafos 2.9.1 a 2.9.11 y la subsección 4.5).

### **Prescripciones en materia de formación**

**2.16.5** Dada la amplia variedad de funciones que pueden ejercer los funcionarios gubernamentales en virtud de las medidas de protección marítima, su formación debería proporcionarles un nivel adecuado de conocimientos sobre los siguientes aspectos:

- .1 la elaboración y aplicación de la legislación nacional, incluidos los reglamentos;
- .2 las prescripciones de las medidas de protección marítima relativas a las instalaciones portuarias y los buques;
- .3 la supervisión de las OPR autorizadas a ejercer funciones en nombre de las autoridades nacionales;
- .4 las amenazas para la protección que podrían presentarse en instalaciones portuarias y buques;
- .5 la evaluación de los riesgos de que ocurran sucesos que afecten a la protección marítima;
- .6 las medidas y los procedimientos de protección adecuados para reducir las amenazas que podrían presentarse en las instalaciones portuarias y los buques;
- .7 la realización y la evaluación de las EPIP;
- .8 la preparación y el contenido de las EPB;
- .9 la preparación, el contenido, la presentación y la aprobación de los PPIP y los PPB;
- .10 el contenido, la presentación y la aprobación de las enmiendas a los PPIP y los PPB;
- .11 la realización de inspecciones y verificaciones relacionadas con la expedición y el refrendo de las declaraciones de cumplimiento de una instalación portuaria;
- .12 la realización de inspecciones o verificaciones relacionadas con la expedición y el refrendo de certificados internacionales de protección de buques;
- .13 la realización de inspecciones y evaluaciones relacionados con la expedición de certificados internacionales de protección de buques provisionales;
- .14 el ejercicio de las medidas de control y cumplimiento impuestas a los buques que enarbolan un pabellón extranjero, para comprobar que cumplen con lo dispuesto en las medidas de protección marítima;
- .15 la realización de inspecciones de protección de las instalaciones portuarias y de los buques regidos por el Convenio SOLAS, para comprobar que cumplen las disposiciones nacionales en

materia de protección, incluidas la recopilación y protección de pruebas relacionadas con las deficiencias de protección detectadas cuando se requiera la adopción de medidas coercitivas.

**2.16.6** Para que una autoridad nacional pueda tener la seguridad de que sus inspectores tienen la formación adecuada para ejercer las responsabilidades que les han sido delegadas, se recomienda que la autoridad cuente con un programa de estudios aprobado para los cursos de formación. A tal fin, la formación puede ser impartida por organizaciones de formación externas de acuerdo con lo establecido por la autoridad nacional. Los elementos básicos o principales, cuyos detalles se ilustran en el apéndice 2.10: «Ejemplo de currículum de formación básica para los funcionarios de las autoridades nacionales», podrían incluir:

- .1 conocimiento del marco legislativo de la autoridad nacional;
- .2 conocimiento del marco internacional de protección marítima;
- .3 conocimiento del sector marítimo sobre el que la autoridad ejerce su jurisdicción;
- .4 las responsabilidades de la autoridad nacional especificadas en las medidas de protección marítima;
- .5 las responsabilidades delegadas a los inspectores (que asisten al curso);
- .6 código de conducta;
- .7 descripción del programa de supervisión reglamentaria de la autoridad;
- .8 procedimientos para elaborar y conducir las verificaciones y para notificar los resultados;
- .9 procedimientos para el tratamiento de los casos de incumplimiento;
- .10 procedimientos para participar en prácticas u observarlas;
- .11 procedimientos para expedir, renovar, suspender y retirar certificados y otras formas de autorización; y
- .12 procedimientos para realizar actividades de toma de conciencia y educación en el sector y las asociaciones de trabajadores, comités de protección portuaria y el público.

**2.16.7** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que:

- .1 para obtener los máximos resultados y facilitar las sesiones prácticas y la participación de los asistentes en el debate, el número de asistentes al curso debería oscilar entre 6 y 12;
- .2 además de lo anterior y como parte integrante de la formación básica podrían celebrarse cursos sobre redacción de informes, presentaciones, entrevistas y consultas; y
- .3 a medida que el personal cualificado vaya adquiriendo más experiencia, debería tener acceso a una formación más avanzada en ámbitos especializados (tales como las metodologías para realizar evaluaciones de amenazas y riesgos, técnicas para investigar infracciones graves de las prescripciones reglamentarias) y participación en prácticas de respuesta y preparación para emergencias, en el marco de un aprendizaje permanente.

## **Código de conducta**

**2.16.8** La OMI publicó en 2007 un *Código de buenas prácticas para funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto* e invitó a sus Gobiernos Miembros y a los regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto a poner este Código en conocimiento de los funcionarios que ejerzan responsabilidades estatales en puertos y costas. Este Código de 28 puntos se basa en los siguientes principios fundamentales:

- .1 *integridad*: estado de moralidad, honestidad y ausencia de influencias o motivos de corrupción;
- .2 *profesionalidad*: aplicar normas de conducta profesionales y conocimientos técnicos aceptados; y
- .3 *transparencia*: que implica apertura y rendición de cuentas.

**2.16.9** El Código puede consultarse en el sitio en la Red en el que se publican las circulares de la OMI: <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=538> o en los sitios en la Red de los regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto.

**2.16.10** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que algunas autoridades nacionales han adaptado el Código para sus funcionarios gubernamentales y lo han incorporado en forma de código de conducta en su programa de formación y sus manuales de supervisión.

### **Documentos de identificación**

**2.16.11** Los funcionarios gubernamentales que tengan derecho a entrar en las instalaciones portuarias y a subir a bordo de los buques en el desempeño de sus funciones deberían llevar consigo documentos de identificación adecuados expedidos por el Gobierno. Los documentos de identificación deberían incluir una fotografía del titular del documento. También deberían incluir el nombre del titular o un número de identificación único. Si el documento de identidad está redactado en un idioma distinto del español, el francés o el inglés, debería facilitarse una traducción a uno de esos idiomas.

**2.16.12** Los funcionarios gubernamentales deberían presentar sus documentos de identificación cuando se les solicite en los puntos de acceso a las instalaciones portuarias o al subir a bordo de un buque.

**2.16.13** El personal de protección de la instalación portuaria y del buque debería poder verificar la autenticidad de los documentos de identidad expedidos a los funcionarios gubernamentales, y los Gobiernos deberían establecer procedimientos y proporcionar datos de contacto para facilitar dicha verificación.

**2.16.14** Los servicios de respuesta para casos de emergencia y los prácticos también deberían llevar consigo documentos de identificación adecuados y presentarlos al subir a bordo de un buque. Debería poder verificarse la autenticidad de dichos documentos de identificación.

**2.16.15** Únicamente la persona encargada de un equipo de respuesta de emergencia tiene que presentar el documento de identificación al acceder a una instalación portuaria o al subir a bordo de un buque y debería informar al personal de protección pertinente del número de personas de su equipo que entran en la instalación o suben a bordo del buque.

**2.16.16** No debería exigirse a los funcionarios gubernamentales debidamente identificados en el ejercicio de sus funciones, ni al personal de respuesta en caso de emergencia ni a los prácticos que entreguen sus documentos de identidad al entrar en una instalación portuaria o al subir a bordo de un buque. La expedición por una instalación portuaria o un buque de documentos de identificación de visitantes podría no ser oportuna cuando los funcionarios gubernamentales, el personal de respuesta en caso de emergencia o los prácticos hayan presentado un documento de identidad que pueda verificarse.

**2.16.17** Los funcionarios gubernamentales no deberían ser objeto de registro por parte del personal de protección de la instalación portuaria o del buque. Todos los registros contemplados en un plan de protección aprobado podrían omitirse cuando se trate de personal que acude en respuesta a un caso de emergencia o de un práctico que sube a bordo de un buque, una vez que se haya verificado su identidad.

**2.16.18** Los oficiales de protección de la instalación portuaria deberían ayudar a los oficiales de protección del buque a verificar la identidad de los funcionarios gubernamentales, el personal de respuesta en caso de emergencia y los prácticos que tengan intención de subir a bordo del buque.

## **2.17 Supervisión nacional**

### **Introducción**

**2.17.1** Con arreglo a las medidas de protección marítima, los Gobiernos tienen la responsabilidad de comprobar continuamente la eficacia de las medidas y procedimientos de protección de sus instalaciones portuarias, compañías navieras y buques, y de las OPR autorizadas a actuar en su nombre. Los Gobiernos pueden comprobar igualmente, a través de medidas de control y cumplimiento, que los buques que enarbolan un pabellón extranjero y utilizan o tienen la intención de utilizar sus puertos cumplen la normativa.

**2.17.2** Un programa de supervisión eficaz debería incluir la vigilancia y evaluación continuas de la actuación del propio Gobierno a la hora de implantar, aplicar y poner en práctica las responsabilidades específicas en materia de protección que le imponen las medidas de protección marítima.

**2.17.3** Los programas nacionales de supervisión deberían permitir a los Gobiernos determinar hasta qué punto:

- .1 cumplen todas las obligaciones contempladas en las medidas de protección marítima;
- .2 ofrecen asesoramiento y orientaciones adecuados a los explotadores de sus instalaciones portuarias, a las compañías navieras, a los buques y a las OPR;
- .3 los explotadores de sus instalaciones portuarias, las compañías navieras, los buques y las OPR comprenden y cumplen sus obligaciones en virtud de las medidas de protección marítima;
- .4 sus instalaciones portuarias aplican las medidas y los procedimientos que figuran en sus PPIP;
- .5 sus buques regidos por el Convenio SOLAS aplican las medidas y los procedimientos que figuran en sus PPB;
- .6 los buques que enarbolan un pabellón extranjero que utilizan sus puertos cumplen las medidas de protección marítima;
- .7 las inspecciones, verificaciones, auditorías, revisiones y medidas de control detectan rápidamente incumplimientos;
- .8 se adoptan medidas inmediatas para corregir los incumplimientos; y
- .9 sus funcionarios que realizan inspecciones, verificaciones, revisiones y medidas de control para comprobar el cumplimiento de las medidas de protección marítima cuentan con la formación necesaria y se comportan de manera profesional.

**2.17.4** Aunque no sean obligatorios, algunos principios rectores tales como los que figuran a continuación podrían influir en la forma en que una autoridad nacional se propone aplicar su programa de supervisión:

- .1 *transparencia*, que consiste en que los funcionarios se muestren tan abiertos como lo permitan la legislación y las obligaciones en materia de confidencialidad;
- .2 *equidad*, que consiste en responder a los incumplimientos aplicando medidas autorizadas, imparciales y proporcionales al riesgo que representan éstos, y garantizar al mismo tiempo el acceso a procedimientos de recurso;
- .3 *puntualidad*, que consiste en adoptar decisiones en el momento oportuno;
- .4 *coherencia*, que consiste en interpretar, administrar y aplicar la legislación de forma congruente; y
- .5 *confidencialidad*, que consiste en aplicar todas las medidas necesarias para proteger la información confidencial o delicada.

### **Consideraciones relativas al acceso de la gente de mar**

**2.17.5** La Conferencia SOLAS de 2002, que adoptó las medidas de protección marítima y las resoluciones conexas, era consciente de que la imposición de un régimen de protección al transporte marítimo internacional podría tener efectos adversos en los derechos humanos fundamentales de la gente de mar. Se reconoció que la gente de mar tendría las principales obligaciones y responsabilidades a la hora de aplicar el régimen de protección de los buques. Al mismo tiempo, el énfasis puesto en la protección de las instalaciones portuarias era motivo de preocupación, pues se temía que tuviera como resultado que los buques y la gente de mar fueran considerados una amenaza potencial para la protección y no colaboradores en la aplicación eficaz del sistema de protección.

**2.17.6** En una de las resoluciones aprobadas por la Conferencia diplomática de 2002 se instaba a los Gobiernos Contratantes a que tuvieran en cuenta la necesidad de conceder una protección especial a la gente de

mar y la importancia crítica de los permisos de tierra a la hora de aplicar lo dispuesto en las medidas de protección marítima.

**2.17.7** A este respecto, se reconocía que:

- .1 pueden plantearse conflictos entre la protección y los derechos humanos, así como entre la protección marítima y el movimiento eficiente de buques y cargas en el comercio internacional, esencial para la economía mundial;
- .2 debería lograrse un equilibrio adecuado entre las necesidades de protección, la protección de los derechos humanos de la gente de mar y de los trabajadores portuarios y la exigencia de mantener la seguridad, la protección marítima y la eficiencia del funcionamiento de los buques permitiendo el acceso del personal que presta servicios tales como el aprovisionamiento del buque, la reparación y el mantenimiento del equipo esencial, y otras actividades vitales que deben realizarse mientras el buque está atracado en las instalaciones portuarias;
- .3 el Código PBIP no se interpretará de forma que contravenga los instrumentos internacionales vigentes que protegen los derechos y las libertades de los trabajadores marítimos y portuarios; y
- .4 al aprobar los PPIP, los Gobiernos Contratantes deberían tener en cuenta la necesidad de proporcionar a la gente de mar permisos de tierra y acceso a servicios de bienestar y asistencia médica en tierra.

**2.17.8** La OMI considera que una parte esencial de las actividades nacionales de supervisión consiste en verificar que los PPIP contienen disposiciones para facilitar:

- .1 permisos de tierra a la gente de mar;
- .2 acceso a tierra de las tripulaciones de los buques por motivos operativos y de seguridad; y
- .3 entrada a los buques y salida de los mismos de visitantes autorizados, como personas encargadas del mantenimiento o las reparaciones del buque y representantes de organizaciones de asistencia social.

**2.17.9** Las autoridades nacionales deberían garantizar que:

- .1 se adopten medidas para supervisar la aplicación de tales disposiciones;
- .2 se utilicen prácticas imparciales y no discriminatorias para permitir el acceso a tierra, es decir, que se apliquen independientemente del pabellón del buque y de la nacionalidad de los distintos miembros de la tripulación;
- .3 la gente de mar y sus visitantes legítimos no tengan que pagar por la aplicación de tales disposiciones; y
- .4 todo el personal de las instalaciones portuarias sea plenamente consciente de la necesidad de proteger adecuadamente los derechos de la gente de mar y de la importancia humanitaria de los permisos de tierra.

**2.17.10** Se recomienda a los Gobiernos Contratantes y a las organizaciones representativas de la gente de mar y los propietarios de los buques que comuniquen a la OMI todos los casos en los que el elemento humano se haya visto afectado negativamente por la aplicación de las disposiciones de las medidas de protección marítima. Se les pide que notifiquen a los Comités de Seguridad Marítima y Facilitación los casos de prácticas injustas y selectivas observadas a la hora de conceder los permisos de tierra y el acceso a instalaciones en tierra en puertos extranjeros.

### **Inspecciones de las instalaciones portuarias**

**2.17.11** La autoridad designada debería determinar la frecuencia con que deben realizarse las inspecciones de las instalaciones portuarias. Las inspecciones pueden programarse y organizarse con antelación o efectuarse sin anuncio previo. Las inspecciones pueden realizarse en relación con los siguientes aspectos:

- .1 reconocimiento inicial, intermedio o de renovación de la declaración de cumplimiento de la instalación portuaria;

- .2 seguimiento de un informe relativo a un suceso que haya afectado a la protección marítima; y
- .3 evaluación del cumplimiento de las medidas de protección marítima por la instalación portuaria.

**2.17.12** La autoridad designada podrá realizar pruebas encubiertas de las medidas y procedimientos de protección adoptados en las instalaciones portuarias.

**2.17.13** Las personas que realicen inspecciones en nombre de la autoridad designada deberían estar autorizadas a entrar en las instalaciones portuarias y a inspeccionar todas o, en su caso, una muestra de las medidas, procedimientos, documentación y registros de protección de la instalación. Los ámbitos de inspección podrían incluir:

- .1 control del acceso, incluso a las zonas restringidas;
- .2 manipulación de la carga;
- .3 entrega de las provisiones y combustible del buque;
- .4 vigilancia de la instalación portuaria;
- .5 gestión de las amenazas, los fallos y los sucesos que afecten a la protección marítima;
- .6 comunicaciones en materia de protección;
- .7 auditorías y enmiendas;
- .8 procedimientos para conceder permisos de tierra y acceso de visitantes al buque;
- .9 procedimientos para realizar operaciones de interfaz buque-puerto;
- .10 procedimientos de evacuación; y
- .11 protección de la información confidencial relativa a la protección, como el plan de protección.

**2.17.14** En el apéndice 2.11: «Ejemplo de modelo de notificación de una inspección de protección de la instalación portuaria», se presenta un modelo de plantilla normalizada para notificar los resultados de las inspecciones. En él se ofrecen ejemplos de las preguntas que podrían formularse o de los temas abordados al realizar una inspección, así como posibles preguntas relativas a las cualificaciones de:

- .1 los oficiales de protección de las instalaciones portuarias;
- .2 el personal con responsabilidades de protección; y
- .3 el personal sin responsabilidades de protección.

**2.17.15** Los encargados de las inspecciones deberían registrar:

- .1 los procedimientos y las medidas de protección inspeccionados;
- .2 sus observaciones sobre los procedimientos y las medidas de protección;
- .3 la detección de cualquier deficiencia;
- .4 la medida o medidas necesarias para que la instalación portuaria corrija las deficiencias detectadas; y
- .5 las medidas que deberá adoptar el inspector o la autoridad designada.

**2.17.16** La detección de deficiencias podría dar lugar a la adopción de medidas coercitivas por parte de la autoridad designada (véase la subsección 2.15).

**2.17.17** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que algunos Gobiernos ejercen la supervisión para garantizar la implantación continua del PPIP mediante controles al azar frecuentes y constantes de las condiciones de protección en las instalaciones portuarias. En algunas ocasiones, dichos controles se llevan a cabo cuando los funcionarios están realizando otras tareas en la instalación.

## 2.18 Otros instrumentos y orientaciones adicionales relacionados con la protección publicados por la OMI

### Introducción

**2.18.1** Los párrafos siguientes se refieren a los instrumentos y las orientaciones en materia de protección publicados por la OMI sobre:

- .1 los buques no regidos por el Convenio SOLAS;
- .2 la protección del puerto;
- .3 el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima* (Convenio SUA);
- .4 las actividades mar adentro; y
- .5 cuestiones concretas sobre protección, como por ejemplo:
  - piratería y robo a mano armada;
  - tráfico de drogas;
  - polizones;
  - migración ilegal; y
  - la protección de mercancías peligrosas.

**2.18.2** Estas orientaciones no se refieren específicamente a las medidas de protección marítima, y los Gobiernos gozan de total libertad para reflejarlas, en su caso, en las evaluaciones de la protección y en los planes de protección de las instalaciones portuarias y de los buques elaborados de conformidad con dichas medidas.

### Buques no regidos por el Convenio SOLAS

**2.18.3** Las medidas de protección marítima no se aplican a los buques no regidos por el Convenio SOLAS. Sin embargo, la OMI ha recomendado concretamente a los Gobiernos que adopten las medidas necesarias para mejorar la protección de los buques e instalaciones portuarias que no entran dentro del ámbito de aplicación de las medidas de protección marítima, incluidas las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas y las plataformas fijas y flotantes no incluidas en dicho ámbito de aplicación.

**2.18.4** Los Gobiernos gozan de total libertad respecto a las medidas que adopten para sus buques e instalaciones portuarias no incluidas en el ámbito de aplicación de las medidas de protección marítima. Así pues, varios Gobiernos han hecho extensivas la totalidad o una parte de las medidas de protección marítima a los servicios nacionales de transporte de pasajeros y a las instalaciones portuarias que éstos usan, y algunos de ellos prevén hacerlas extensivas a los servicios interiores de transporte de carga, si tras una evaluación de riesgos se determina que es necesario.

**2.18.5** Algunos Gobiernos han aplicado disposiciones en materia de protección a todos sus buques e instalaciones portuarias, incluidos los buques pesqueros y las embarcaciones de recreo, así como a los puertos de pesca y los puertos deportivos. Otros se han centrado en las embarcaciones de servicio portuario y otras embarcaciones que realizan actividades de buque a buque con buques contemplados en las medidas de protección marítima.

**2.18.6** Las medidas que adopten los Gobiernos respecto a los buques no regidos por el Convenio SOLAS deberían estar basadas en una evaluación objetiva de los riesgos para la protección que pueden representar tales buques por sí mismos o al interactuar con buques a los que se aplican las medidas de protección marítima.

**2.18.7** La OMI ha desarrollado una herramienta de evaluación y gestión de riesgos (véase la sección 5) para que los funcionarios gubernamentales encargados de la administración de buques no regidos por el Convenio SOLAS y los armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS puedan tener en cuenta:

- .1 los riesgos para la protección inherentes a cada categoría de buque;
- .2 las medidas y los procedimientos de protección que podrían adoptar los armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS para reducir los riesgos detectados.

**2.18.8** Algunas autoridades nacionales ofrecen orientaciones a los armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS para:

- .1 acrecentar la toma de conciencia de la protección;
- .2 fomentar los vínculos entre los armadores de tales buques y los servicios de protección marítima del Gobierno;
- .3 establecer procedimientos para facilitar la notificación de actividades sospechosas y otros problemas de protección a los servicios de protección marítima del Gobierno.

**2.18.9** Las autoridades nacionales pueden elaborar, como parte de sus actividades para acrecentar la toma de conciencia de la protección, políticas y procedimientos de protección para que todos los armadores y tripulaciones de buques no regidos por el Convenio SOLAS conozcan las medidas de protección básicas aplicables a su buque. Cuando resulte conveniente también podría asesorarse a los pasajeros sobre las medidas de protección aplicables al buque en el que viajan.

**2.18.10** Las autoridades nacionales pueden recomendar que se imparta formación básica sobre protección a todos los miembros de las tripulaciones de buques no regidos por el Convenio SOLAS para que se familiaricen con las amenazas para la protección y puedan responder a ellas. En las zonas de alto riesgo, tal formación debería permitir evaluar su capacidad de respuesta. Los cursos de suficiencia impartidos a propietarios y armadores de embarcaciones de recreo también podrían incluir la toma de conciencia de la protección.

**2.18.11** Todas las orientaciones destinadas a armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS deberían incluir la posibilidad de acordar una declaración de protección marítima, al realizar actividades de buque a buque, con un buque regido por el Convenio o al entrar en una instalación portuaria en la que se apliquen las medidas de protección marítima.

**2.18.12** Para mejorar el control que ejercen las autoridades nacionales encargadas del control de las llegadas al puerto y las salidas del mismo se podría pedir a los buques no regidos por el Convenio SOLAS que realicen viajes internacionales que proporcionen la siguiente información de llegada y salida:

- .1 datos del buque;
- .2 fecha y hora de la llegada o la salida;
- .3 posición del buque fuera y dentro del puerto;
- .4 datos del capitán, propietario, compañía naviera o agente;
- .5 finalidad de la escala;
- .6 carga a bordo;
- .7 listas de tripulación y pasajeros;
- .8 información de contacto en caso de emergencia.

**2.18.13** De modo similar, podría pedirse a las embarcaciones de recreo y otros buques no regidos por el Convenio SOLAS que proporcionen información sobre su viaje, incluyendo la hora de salida, el destino y la ruta prevista. Esta información puede resultar útil para las autoridades encargadas de la vigilancia del tráfico y para facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento en caso de que el buque se encuentre en peligro.

**2.18.14** Si las organizaciones gubernamentales no pueden determinar la identidad de los buques no regidos por el Convenio SOLAS que realizan viajes internacionales podrían producirse dificultades y retrasos. La obligación de contar con un número de identificación único de la OMI no se aplica a:

- .1 los buques que se dedican exclusivamente a la pesca;
- .2 los buques sin medios de propulsión mecánica;

- .3 los yates de recreo;
- .4 los buques que realizan servicios especiales, por ejemplo, buques faro y buques SAR;
- .5 los gánguiles;
- .6 los hidroplanos y aerodeslizadores;
- .7 los diques flotantes y estructuras similares;
- .8 los buques de madera;
- .9 los buques mercantes destinados a la navegación marítima de arqueo bruto inferior a 100; y
- .10 todos los buques de carga de arqueo bruto inferior a 300.

**2.18.15** En tales casos, las Administraciones podrían estudiar la posibilidad de establecer procedimientos para permitir que la identidad de sus buques no regidos por el Convenio SOLAS sea confirmada por otros Gobiernos sin que se produzca una demora importante. Esta forma de coordinación se encuentra muy desarrollada en numerosos acuerdos regionales de lucha contra el tráfico de drogas. Los Gobiernos podrían estudiar asimismo la posibilidad de recomendar a los armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS que instalen en ellos equipos de seguimiento automático, lo que conllevaría varias ventajas, como:

- .1 mayor seguridad y protección marítimas;
- .2 respuesta más rápida a accidentes y siniestros;
- .3 mayor capacidad de SAR; y
- .4 mayor control del contrabando y la migración ilegal.

### **Protección del puerto**

**2.18.16** La OMI aprobó las orientaciones sobre la cuestión más amplia de la protección portuaria que figuran en el *Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos*. Estas orientaciones se refieren a zonas portuarias que incluyen las instalaciones portuarias definidas en las medidas de protección marítima y designadas con arreglo a éstas.

**2.18.17** Las orientaciones incluidas en el Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT proponen que los Gobiernos:

- .1 elaboren una estrategia de protección de los puertos;
- .2 identifiquen las zonas portuarias que deberán crear un comité de protección portuaria y nombrar a un oficial de protección portuaria (OPP);
- .3 elaboren y aprueben evaluaciones de la protección de los puertos (EPP); y
- .4 elaboren y aprueben planes de protección de los puertos (PPP).

**2.18.18** Las EPP y los PPP deberían ser aprobados por la autoridad designada responsable de la protección de las instalaciones portuarias en virtud de las medidas de protección marítima.

**2.18.19** Las disposiciones de los PPP no deberían contradecir ni anular las medidas ni los procedimientos de protección que figuren en los PPIP aprobados de las instalaciones portuarias situadas dentro de la zona portuaria.

**2.18.20** Varios Gobiernos europeos han adoptado una legislación por la que se crea una autoridad de protección del puerto para algunas de sus zonas portuarias. Esta autoridad designará a un OPP y presentará una evaluación de los riesgos para la seguridad del puerto y un plan de protección del puerto a la autoridad designada para su aprobación.

## Convenio SUA

**2.18.21** La mayoría de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS ha ratificado igualmente el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima* (Convenio SUA) de la OMI y el Protocolo de 2005 relativo al mismo (véase 2.9.33). Los tratados SUA de 1988 sentaron las bases legislativas para las medidas que deben adoptarse contra las personas que cometan actos ilícitos contra los buques, incluida la captura de buques por la fuerza, los actos de violencia contra personas a bordo de los buques y la colocación de artefactos a bordo que puedan destruir o dañar el buque. Los Gobiernos Contratantes están obligados a extraditar o enjuiciar a los presuntos autores de estos actos.

**2.18.22** Los dos nuevos protocolos relativos al *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima*, 1988, y al *Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental*, 1988, (los tratados SUA) fueron aprobados el 14 de octubre de 2005. Los dos nuevos protocolos amplían el ámbito de aplicación del Convenio y el Protocolo originales para luchar contra el terrorismo mediante la inclusión de una ampliación significativa de los delitos tipificados y la introducción de disposiciones en materia de inspecciones de buques sospechosos.

**2.18.23** Esta revisión tomó en cuenta la evolución del sistema de las Naciones Unidas de lucha contra el terrorismo. Las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y otros instrumentos en esta materia, como el *Convenio Internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas* (1997), y el *Convenio Internacional para la represión de la financiación del terrorismo* (1999), están directamente relacionados con el nuevo Protocolo SUA.

**2.18.24** Estos instrumentos, que fueron elaborados para tipificar como delito el uso de un buque «cuando el propósito de dicho acto, por su naturaleza o contexto, sea intimidar a una población u obligar a un Gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo», representan otra contribución importante al marco internacional de la lucha contra el terrorismo.

**2.18.25** Las enmiendas de 2005 al Convenio SUA y al Protocolo entraron en vigor el 28 de julio de 2010.

## Actividades mar adentro

**2.18.26** Aunque las medidas de protección marítima no se hacen extensivas a las actividades o instalaciones mar adentro situadas en la plataforma continental de un Estado, los Gobiernos que realizan importantes actividades de este tipo, en particular las relacionadas con la explotación de reservas de petróleo o gas, han elaborado prescripciones específicas de protección que se aplican a los buques que efectúan actividades mar adentro, a las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas y a las plataformas fijas y flotantes. Cuando los buques que enarbolan un pabellón extranjero efectúan actividades de suministro y de apoyo mar adentro en la plataforma continental de un Estado, pueden quedar incluidos en el ámbito de aplicación de las medidas de protección marítima y las posibles prescripciones complementarias en materia de protección adoptadas por el Estado ribereño.

**2.18.27** Un reducido número de Gobiernos considera en su legislación nacional que las plataformas fijas situadas en su plataforma continental constituyen instalaciones portuarias, las cuales deben designar a un OPIP y elaborar un PPIP. Tales disposiciones pueden ampliarse para incluir los buques flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPAD) relacionados con la explotación de petróleo y gas.

## Cuestiones concretas sobre protección

**2.18.28** Incumbe a los Gobiernos determinar, a la hora de realizar las evaluaciones de la protección y los planes de protección de instalaciones portuarias y buques, hasta qué punto deben reflejarse en los mismos las orientaciones publicadas por la OMI sobre las siguientes cuestiones:

- .1 piratería y robo a mano armada;
- .2 tráfico de drogas;
- .3 polizones;

- .4 migración ilegal; y
- .5 la protección de mercancías peligrosas.

## 2.19 Información a la OMI

### Introducción

**2.19.1** Los Gobiernos proporcionarán a la OMI, a través de sus autoridades nacionales, información sobre sus puntos de contacto nacionales y sobre otros aspectos de sus responsabilidades, incluida la legislación, las OPR, los acuerdos y las disposiciones en materia de protección, las instalaciones portuarias designadas y la aprobación de PPIP.

### Sistema mundial integrado de información marítima

**2.19.2** La Secretaría de la OMI creó en el año 2005 el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) para permitir:

- .1 la notificación directa por parte de sus Estados Miembros en cumplimiento de las prescripciones vigentes; y
- .2 el acceso a los datos recopilados por la Secretaría.

**2.19.3** El sitio del GISIS en la Red se encuentra en la dirección: <http://gisis.imo.org>

**2.19.4** El GISIS tiene dos opciones de acceso: una para miembros y otra para el público. La primera está reservada a los Estados Miembros de la OMI y a las organizaciones reconocidas como entidades consultivas u observadores en la OMI, mientras que el acceso para el público es de solo lectura y permite consultar una cantidad limitada de la información contenida en el GISIS.

### Puntos de contacto nacionales

**2.19.5** La correcta aplicación a nivel internacional de las medidas de protección marítima depende del mantenimiento de medios de comunicación y coordinación eficaces entre los explotadores de las instalaciones portuarias y los armadores de buques, por una parte, y los puntos de contacto nacionales a los que pueden transmitir sus problemas de protección y pedir asesoramiento, por la otra.

**2.19.6** A tal fin, los Gobiernos proporcionarán a la OMI información actualizada sobre los puntos de contacto de sus autoridades nacionales. Para ello se incluye un modelo de plantilla en el apéndice 2.12: «Datos de los puntos de contacto de la autoridad nacional». Se debe cumplimentar un formulario por cada uno de los siguientes puntos de contacto nacionales:

- .1 autoridad nacional responsable de la protección de los buques;
- .2 autoridad nacional responsable de la protección de las instalaciones portuarias;
- .3 autoridad que recibe los alertas de protección de los buques;
- .4 autoridad que recibe las comunicaciones relacionadas con la protección de otros Gobiernos;
- .5 autoridad que recibe los problemas comunicados por los buques y las solicitudes de asesoramiento y asistencia sobre sucesos y problemas que afectan a la protección de los buques; y
- .6 personas designadas que estarán disponibles en todo momento para recibir los informes de los Gobiernos que ejercen medidas de control y cumplimiento y responder a los mismos.

**2.19.7** A menos que esta información se actualice periódicamente puede verse afectada la capacidad de los OCPM y de los OPB para comunicarse con los OPIP y los puntos de contacto nacionales, en particular a la hora de actualizar las evaluaciones de la protección de los buques o solicitar asesoramiento en materia de protección.

**2.19.8** Para facilitar el intercambio de la información indicada en las medidas de protección marítima entre los Gobiernos y la OMI, se ha pedido a estos últimos que designen un único punto de contacto nacional responsable de dicho intercambio. El nombre y los datos de contacto se mantendrán al día.

### **Instalaciones portuarias**

**2.19.9** Asimismo, se exige a los Gobiernos que proporcionen a la OMI información actualizada sobre sus instalaciones portuarias designadas. A tal fin se incluye un modelo de plantilla en el apéndice 2.13: «Datos de las instalaciones portuarias», con información sobre los siguientes aspectos:

- .1 ubicación;
- .2 nombre del punto de contacto de protección (por lo general, el OPIP);
- .3 fecha de la aprobación original del PPIP;
- .4 fecha de la última revisión del PPIP;
- .5 fecha de la expedición de la declaración de cumplimiento más reciente, en su caso; y
- .6 fecha de la retirada o enmienda del PPIP.

**2.19.10** Todos los cambios, como las instalaciones portuarias recién incluidas en la lista, y los relativos a la zona que abarca un PPIP aprobado y a la retirada de un PPIP aprobado, deberían presentarse lo antes posible, junto con la fecha en la que entraron en vigor.

**2.19.11** Los Gobiernos proporcionarán cada cinco años una lista actualizada de sus instalaciones portuarias conformes al Código PBIP. La próxima lista actualizada se presentará a más tardar el 1 de julio de 2014.

**2.19.12** De conformidad con la regla 13 del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, los Gobiernos Contratantes transmitirán a la OMI la siguiente información:

- .1 los nombres y datos de contacto de su autoridad o autoridades nacionales responsables de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias;
- .2 las zonas dentro de su territorio incluidas en los PPIP aprobados;
- .3 los nombres y datos de contacto de las personas designadas que estarán disponibles en todo momento para recibir los alertas de protección buque-tierra y responder a los mismos;
- .4 los nombres y datos de contacto de las personas designadas que estarán disponibles en todo momento para recibir las comunicaciones de los Gobiernos Contratantes que ejercen medidas de control y cumplimiento, y responder a las mismas; y
- .5 los nombres y datos de contacto de las personas designadas que estarán disponibles en todo momento para prestar asesoramiento o asistencia a los buques y a quienes los buques pueden comunicar sus problemas de protección.

**2.19.13** La información que figura en el párrafo 2.19.12 puede transmitirse a la OMI introduciendo los datos correspondientes en la base de datos del GISIS. El GISIS cuenta con una serie de módulos, y el módulo para comunicar información en virtud de la regla 13 del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS es el módulo de protección marítima (*Maritime Security*). La Secretaría de la OMI modificó recientemente la información sobre las instalaciones portuarias de los Estados Contratantes, la cual figura en el apéndice 2.13: «Datos de las instalaciones portuarias».

### **Legislación nacional**

**2.19.14** Con arreglo al Convenio SOLAS, los Gobiernos transmitirán a la OMI «...el texto de las leyes, decretos, órdenes y reglamentos que hubieran promulgado acerca de las distintas cuestiones regidas por el Convenio SOLAS.»

**2.19.15** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que muy pocos Gobiernos han presentado copias de estos textos.

### **Más información**

**2.19.16** Los Gobiernos proporcionarán los nombres y datos de contacto de todas las organizaciones de protección reconocidas autorizadas a actuar en su nombre, así como los pormenores de las responsabilidades que se les han delegado y las condiciones para el ejercicio de tal autoridad.

**2.19.17** Según se describe en la subsección 2.13, los Gobiernos que hayan celebrado un acuerdo alternativo sobre protección proporcionarán a la OMI la información que figura en el párrafo 2.13.13.

**2.19.18** Según se describe en la subsección 2.14, los Gobiernos que hayan permitido la aplicación de disposiciones de protección equivalentes en las instalaciones portuarias o en los buques proporcionarán a la OMI la información que figura en el párrafo 2.14.6.

## Apéndice 2.1

### **Cuestionario de implantación para las autoridades designadas**

*Fuente: MSC.1/Circ.1192, mayo de 2006*

Las autoridades designadas podrán utilizar el presente cuestionario para examinar la situación de la implantación de las responsabilidades gubernamentales en cuanto a la protección de la instalación portuaria especificadas en las medidas de protección marítima. Al cumplimentar el cuestionario, las respuestas deberán ser suficientemente pormenorizadas a fin de que se pueda entender a fondo el enfoque adoptado por el Gobierno Contratante para implantar las medidas de protección marítima y evitar que se extraigan conclusiones erróneas.

#### **Proceso de implantación**

- 1 ¿Quién es la autoridad designada? (regla XI-2/1.11 del Convenio SOLAS)
- 2 ¿Cuál es la base legislativa nacional para la implantación del Código PBIP? (reglas XI-2/2 y XI-2/10 del Convenio SOLAS)
- 3 ¿Qué orientaciones se dieron al sector para la implantación del Código PBIP? (reglas XI-2/2 y XI-2/10 del Convenio SOLAS)
- 4 ¿Cuáles son los medios de comunicación con las instalaciones portuarias por lo que respecta a la implantación del Código PBIP? (reglas XI-2/3 y XI-2/10 del Convenio SOLAS)
- 5 ¿Qué procesos existen para documentar el cumplimiento inicial y posterior del Código PBIP? (regla XI-2/10.2 del Convenio SOLAS)
- 6 ¿Cómo define el Gobierno Contratante una instalación portuaria? (regla XI-2/1.9 del Convenio SOLAS)
- 7 ¿Qué procedimientos se utilizan para determinar hasta qué punto las instalaciones portuarias deben cumplir lo dispuesto en el Código PBIP, con particular referencia a aquellas instalaciones portuarias que en ocasiones prestan servicio a buques dedicados a viajes internacionales? (reglas XI-2/1 y XI-2/2.2 del Convenio SOLAS)
- 8 ¿Ha concertado por escrito el Gobierno Contratante acuerdos bilaterales o multilaterales con otros Gobiernos Contratantes sobre medidas de protección alternativas? (regla XI-2/11.1 del Convenio SOLAS)
- 9 ¿Ha aceptado el Gobierno Contratante que una instalación portuaria o un grupo de instalaciones portuarias aplique disposiciones de protección equivalentes? (regla XI-2/12.1 del Convenio SOLAS)
- 10 ¿Quién tiene la responsabilidad de comunicar información a la OMI de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS, y de actualizar tal información? (regla XI-2/13 del Convenio SOLAS)

#### **Evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP)**

- 11 ¿Quién lleva a cabo las EPIP? (regla XI-2/10.2.1 del Convenio SOLAS y secciones A/15.2 y 15.2.1 del Código PBIP)
- 12 ¿Cómo se llevan a cabo y se aprueban las EPIP? (secciones A/15.2 y 15.2.1 del Código PBIP)
- 13 ¿Qué conocimientos mínimos deben tener las personas que lleven a cabo las EPIP? (sección A/15.3 del Código PBIP)
- 14 ¿Se utilizan EPIP para cada plan de protección de la instalación portuaria? (sección A/15.1 del Código PBIP)
- 15 ¿Abarca una EPIP más de una instalación portuaria? (sección A/15.6 del Código PBIP)

**16** ¿Quién es responsable de informar a la OMI si una EPIP abarca más de una instalación portuaria? (sección A/15.6 del Código PBIP)

**17** ¿Qué orientaciones nacionales se han elaborado para asistir en la realización de las EPIP? (regla XI-2/10.2.1 del Convenio SOLAS)

**18** ¿Qué procedimientos existen para determinar cuándo debe llevarse a cabo una revisión de la evaluación? (sección A/15.4 del Código PBIP)

**19** ¿Qué procedimientos existen para proteger las EPIP contra el acceso o la divulgación no autorizados? (sección A/15.7 del Código PBIP)

### **Planes de protección de la instalación portuaria (PPIP)**

**20** ¿Cómo se designa a los oficiales de protección de la instalación portuaria? (sección A/17.1 del Código PBIP)

**21** ¿Qué requisitos mínimos de formación ha dispuesto el Gobierno Contratante para los OPIP? (sección A/18.1 del Código PBIP)

**22** ¿Se utilizan procedimientos para determinar las personas u organizaciones responsables de la preparación del PPIP? En caso afirmativo, se ruega describirlos.

**23** ¿Existen procedimientos para proteger los PPIP contra el acceso no autorizado? (secciones A/16.7 y A/16.8 del Código PBIP)

**24** ¿Qué procedimientos existen para la aprobación y la posterior enmienda de los PPIP? (sección A/16.6 del Código PBIP)

### **Niveles de protección**

**25** ¿Quién es la autoridad responsable de establecer el nivel de protección de las instalaciones portuarias? (regla XI-2/3.2 del Convenio SOLAS)

**26** ¿Cuáles son los procedimientos para que la autoridad responsable comunique los niveles de protección a las instalaciones portuarias? (regla XI-2/3.2 del Convenio SOLAS)

**27** ¿Cuáles son los procedimientos para comunicar los niveles de protección de las instalaciones portuarias a los buques? (reglas XI-2/4.3 y XI-2/7.1 del Convenio SOLAS)

**28** ¿Cuáles son los puntos de contacto y los procedimientos para recibir la información sobre los niveles de protección de los buques en el Gobierno Contratante y para comunicar a los buques los datos de contacto? (regla XI-2/7.2 del Convenio SOLAS)

### **Declaración de protección marítima**

**29** ¿Qué procedimientos se utilizan para determinar cuándo se requiere una declaración de protección marítima? (regla XI-2/10.3 del Convenio SOLAS y sección A/5.1 del Código PBIP)

**30** ¿Cuál es el periodo mínimo por el que se requiere conservar una declaración de protección marítima? (sección A/5.6 del Código PBIP)

### **Delegación de tareas y obligaciones**

**31** ¿Qué tareas y obligaciones ha delegado el Gobierno Contratante en las organizaciones de protección reconocidas (OPR) o en otras personas o entidades? (sección A/4.3 del Código PBIP)

**32** ¿En quién se han delegado esas tareas y obligaciones? ¿Qué procedimientos de supervisión existen? (regla XI-2/13.2 del Convenio SOLAS)

## Apéndice 2.2

### **Cuestionario de implantación para las Administraciones**

*Fuente: MSC.1/Circ.1193, mayo de 2006*

Las autoridades designadas podrán utilizar el presente cuestionario para examinar la situación de la implantación de las responsabilidades gubernamentales en cuanto a la protección del buque especificadas en las medidas de protección marítima. Al cumplimentar el cuestionario, las respuestas deberían ser suficientemente pormenorizadas a fin de que se pueda entender a fondo el enfoque adoptado por el Gobierno Contratante para implantar las medidas de protección marítima y evitar que se extraigan conclusiones erróneas.

#### **Proceso de implantación**

- 1 ¿Cuál es la base legislativa nacional para la implantación del Código PBIP? (reglas XI-2/2 y XI-2/4 del Convenio SOLAS)
- 2 ¿Qué orientaciones se dieron al sector para la implantación del Código PBIP? (reglas XI-2/2, XI-2/4, XI-2/5 y XI-2/6 del Convenio SOLAS)
- 3 ¿Cuáles son los medios de comunicación utilizados por la Administración para establecer contacto con a) los buques y b) las compañías, por lo que respecta a la implantación del Código PBIP? (reglas XI-2/3 y XI-2/4 del Convenio SOLAS)
- 4 ¿Qué procesos existen para documentar la verificación y certificación del cumplimiento inicial y posterior del Código PBIP? (regla XI-2/4.2 del Convenio SOLAS)
- 5 ¿Ha designado el Gobierno Contratante un punto de contacto para que los buques puedan solicitar asistencia o informar de cualquier aspecto de protección preocupante? En caso afirmativo, proporcionar el nombre y los datos de contacto. (regla XI-2/7.2 del Convenio SOLAS)
- 6 ¿Se ha autorizado debidamente a los funcionarios para que apliquen medidas de control y cumplimiento por motivos de protección, y se les han proporcionado orientaciones? (regla XI-2/9 del Convenio SOLAS)
- 7 ¿Se han proporcionado orientaciones a las compañías y los buques sobre el suministro de información a otros Gobiernos Contratantes cuando se apliquen medidas de control y cumplimiento, incluidos los registros que se deberán mantener a bordo del buque correspondientes a las últimas 10 instalaciones portuarias visitadas? (regla XI-2/9 del Convenio SOLAS)
- 8 ¿Ha concertado por escrito el Gobierno Contratante acuerdos bilaterales o multilaterales con otros Gobiernos Contratantes sobre medidas de protección alternativas? (regla XI-2/11.1 del Convenio SOLAS)
- 9 ¿Ha aceptado la Administración que un buque o un grupo de buques aplique disposiciones de protección equivalentes? (regla XI-2/12.1 del Convenio SOLAS)
- 10 ¿Quién tiene la responsabilidad de comunicar información a la OMI de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-2/13 del Convenio SOLAS y de actualizar tal información? (regla XI-2/13 del Convenio SOLAS)

#### **Evaluación de la protección del buque (EPB)**

- 11 ¿Quién realiza las EPB? (secciones A/8.2 y 8.3 del Código PBIP)
- 12 ¿Se han elaborado orientaciones nacionales para asistir en la realización del reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección? (sección A/8.4 del Código PBIP)

#### **Planes de protección del buque (PPB)**

- 13 ¿Quién aprueba los PPB? (secciones A/9.1 y 9.2 del Código PBIP)

- 14** ¿Cómo se designa al oficial de la compañía para la protección marítima y al oficial de protección del buque? (secciones A/11.1 y A/12.1 del Código PBIP)
- 15** ¿Cuáles son los requisitos de formación mínimos establecidos por la Administración para los OCPM y los OPB? (secciones A/13.1 y A/13.2 del Código PBIP)
- 16** ¿Se han proporcionado orientaciones sobre la elaboración y aprobación de los PPB? (secciones A/9.2 y 9.4 del Código PBIP)
- 17** ¿Existen procedimientos para proteger los PPB contra el acceso no autorizado? (sección A/9.7 del Código PBIP)
- 18** ¿Qué procedimientos existen para la aprobación y posterior enmienda de los PPB? (secciones A/9.5 y 9.5.1 del Código PBIP)
- 19** ¿Contiene el PPB una declaración en la que se destaca claramente la autoridad del capitán? (sección A/6.1 del Código PBIP)
- 20** ¿Se dispone del original o de una traducción del PPB en español, francés o inglés? (sección A/9.4 del Código PBIP)
- 21** ¿Quién verifica el sistema de protección del buque, incluidos los PPB? (sección A/19.1.2 del Código PBIP)
- 22** ¿Ha especificado la Administración los periodos en los que se realizarán las verificaciones de renovación, intermedias y adicionales? (sección A/19.1.1 del Código PBIP)
- 23** ¿Quién expide el Certificado internacional de protección del buque (ISSC)? (sección A/19.2.2 del Código PBIP)
- 24** ¿Ha especificado la Administración el periodo de validez de los ISSC? (sección A/19.3.1 del Código PBIP)
- 25** ¿Cuenta la Administración con procedimientos para expedir ISSC provisionales? (sección A/19.4 del Código PBIP)
- 26** ¿Ha especificado la Administración el periodo mínimo durante el cual se mantendrán a bordo registros de las actividades que abarca el PPB? (sección A/10.1 del Código PBIP)

### **Niveles de protección**

- 27** ¿Quién es la autoridad responsable de establecer el nivel de protección de los buques? (regla XI-2/3.1 del Convenio SOLAS)
- 28** ¿Cuáles son los procedimientos para que la autoridad responsable comunique los niveles de protección a los buques? (regla XI-2/3.1 del Convenio SOLAS)
- 29** ¿Se ha informado acerca de los procedimientos aplicables a fin de que el buque cumpla las prescripciones correspondientes al nivel de protección establecido por el Gobierno Contratante respecto de una instalación portuaria cuyo nivel es superior al establecido por la Administración para ese buque? (reglas XI-2/4.3 y XI-2/4.4 del Convenio SOLAS)
- 30** ¿Existen procedimientos para informar a los buques cuando se identifique un riesgo de ataque? (regla XI-2/7.3 del Convenio SOLAS)

### **Declaración de protección marítima**

- 31** ¿Qué procedimientos se utilizan para determinar cuándo se requiere una declaración de protección marítima? (sección A/5.1 del Código PBIP)

**32** ¿Cuál es el periodo mínimo por el que se requiere conservar una declaración de protección marítima? (sección A/5.7 del Código PBIP)

### **Delegación de tareas y obligaciones**

**33** ¿Qué tareas y obligaciones ha delegado la Administración, si ha delegado alguna, en las organizaciones de protección reconocidas (OPR)? (sección A/4.3 del Código PBIP)

**34** ¿En quién se han delegado esas tareas y obligaciones? ¿Cuál fue el criterio utilizado por la Administración para conceder el carácter de OPR a dichas organizaciones y bajo qué condiciones se otorgó éste? ¿Qué procedimientos de supervisión existen? (regla XI-2/13.2 del Convenio SOLAS)

**35** ¿Qué procedimientos existen para garantizar que la OPR encargada del proceso de examen y aprobación del PPB no haya participado en la preparación de la EPB ni del PPB? (sección A/9.2.1 del Código PBIP)

## Apéndice 2.3

### **Criterios para seleccionar las organizaciones de protección reconocidas**

*Documento conexo: MSC/Circ.1074, junio de 2003*

#### **Demostración de la eficacia organizativa**

- Indicaciones claras sobre la supervisión de la gestión para la delegación de autoridad propuesta.
- Cualificaciones y experiencia pertinentes del personal clave propuesto para la delegación de autoridad, incluidas las acreditaciones para fines de protección; éstas deberían corresponderse con las tareas propuestas.
- Formación programada del personal clave durante la delegación para garantizar que las cualificaciones se mantengan y actualicen cuando sea necesario.
- Estrategia de sustitución para el personal clave.
- Código ético o código de conducta de la compañía.
- Pruebas fructíferas de los procedimientos establecidos para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección o el acceso a él.
- Ultimación fructífera de actividades similares a las determinadas en la delegación de autoridad propuesta; esto puede requerir que la OPR indique ejemplos recientes de otras autoridades nacionales que hayan aplicado delegaciones de autoridad parecidas.
- Gestión adecuada de los registros y sistemas de control de calidad internos.

#### **Demostración de las capacidades técnicas para las delegaciones relacionadas con el buque**

- Conocimiento adecuado de las operaciones del buque, incluidas las consideraciones sobre el proyecto y la construcción.
- Conocimiento adecuado de las prescripciones y orientaciones especificadas en las medidas especiales y la legislación, reglamentos, políticas y procedimientos operativos nacionales pertinentes.
- Conocimiento adecuado de las amenazas actuales para la protección y de sus tendencias, así como de su relevancia para las operaciones del buque.
- Experiencia en la aplicación y el mantenimiento del equipo y los sistemas de protección y vigilancia instalados a bordo del buque.
- Conocimiento adecuado de las limitaciones operacionales correspondientes, incluidas las técnicas utilizadas para superarlas.
- Experiencia en cuanto a la evaluación de los riesgos más probables en materia de protección que podrían plantearse durante las operaciones del buque, incluida la interfaz buque-puerto, y determinación de las opciones para reducir al mínimo dichos riesgos.

#### **Demostración de las capacidades técnicas para las delegaciones relacionadas con el puerto**

- Conocimiento adecuado de las operaciones portuarias, incluidas las consideraciones sobre el proyecto y la construcción.
- Conocimiento adecuado de las prescripciones y orientaciones especificadas en las medidas especiales y la legislación, reglamentos, políticas y procedimientos operativos nacionales pertinentes.
- Experiencia en cuanto a la evaluación de los riesgos más probables en materia de protección que podrían plantearse durante las operaciones en la instalación portuaria, incluida la interfaz buque-puerto, y determinación de las opciones para reducir al mínimo dichos riesgos.

- Conocimiento adecuado de las amenazas actuales para la protección y de sus tendencias, así como de su relevancia para las operaciones portuarias.
- Experiencia en la aplicación y el mantenimiento del equipo y los sistemas de protección y vigilancia instalados en las zonas portuarias.
- Conocimiento adecuado de las limitaciones operacionales correspondientes, incluidas las técnicas utilizadas para superarlas.

## Apéndice 2.4

### Ejemplo de modelo de aprobación del plan de protección de la instalación portuaria

MODELO DE APROBACIÓN DEL PLAN DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA		Número de expediente:	
Tipo de instalación portuaria:			
Nombre de la instalación portuaria:			
Lugar:			
Número de identificación del puerto:			
Localizador de la ONU:			
Fecha de expedición de la declaración de cumplimiento (dd-mm-aaaa):		Fecha de expiración (dd-mm-aaaa):	
Nombre del explotador:		Dirección del explotador:	
Teléfono:	Facsímil:	Correo electrónico:	
Nombre del oficial de protección de la instalación portuaria:		Número de contacto permanente:	
Teléfono:	Facsímil:	Correo electrónico:	
Oficina de protección de la autoridad designada:		Dirección:	
Teléfono:	Facsímil:	Correo electrónico:	
Aprobado	Fecha:	Medidas de seguimiento necesarias:	Fecha de la revisión:

Revisado por:

.....  
*Nombre en caracteres de imprenta* *Firma*

#### SECCIONES DEL DOCUMENTO DE APROBACIÓN

(Márquese en la casilla cuando se cumplimente la sección)

- Sección 1 – Estructura organizativa de la instalación portuaria .....
- Sección 2 – Equipo de protección y comunicación .....
- Sección 3 – Ejercicios y prácticas .....
- Sección 4 – Registros y documentación .....
- Sección 5 – Comunicaciones. ....
- Sección 6 – Procedimientos de protección durante la interfaz. ....
- Sección 7 – Declaraciones de protección marítima .....
- Sección 8 – Respuesta a un cambio del nivel de protección .....
- Sección 9 – Procedimientos de protección para el control del acceso .....
- Sección 10 – Procedimientos de protección para las zonas restringidas .....
- Sección 11 – Procedimientos de protección para la manipulación de la carga .....
- Sección 12 – Procedimientos de protección para la entrega de las provisiones y combustible del buque .....
- Sección 13 – Procedimientos de protección para la vigilancia .....
- Sección 14 – Respuesta a las amenazas, los fallos y los sucesos que afecten a la protección .....
- Sección 15 – Auditorías y enmiendas .....

<b>Sección 1 – Estructura organizativa de la instalación portuaria</b>	
<b>Prescripción – En el plan se determina lo siguiente:</b>	<b>Referencia del plan</b>
El nombre de la organización de protección	
El nombre del explotador	
El nombre y cargo del oficial de protección de la instalación portuaria e información de contacto permanente	
Las tareas y responsabilidades del OPIP	
Las tareas y responsabilidades del personal encargado de la protección	
Las prescripciones de formación del OPIP y del personal de la instalación portuaria con responsabilidades de protección designadas	
Los enlaces de la organización de protección con otras autoridades nacionales o locales con responsabilidades de protección	
<b>Observaciones:</b>	

<b>Sección 2 – Equipo de protección y comunicación</b>	
<b>Prescripción – En el plan se incluye lo siguiente:</b>	<b>Referencia del plan</b>
Los procedimientos para mantener los sistemas y el equipo de protección y comunicación	
Los procedimientos para determinar y corregir los fallos o el mal funcionamiento del equipo o sistemas de protección	
Una descripción del equipo de protección para el control del acceso	
Una descripción del equipo de protección para vigilar la instalación portuaria y la zona circundante	
Una descripción de cómo se realiza la vigilancia mediante iluminación, guardias de seguridad a pie o en vehículos, patrullas en embarcaciones, dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia	
Si se emplea un dispositivo automático de detección de intrusos, éste activa una alarma audible o visual, o ambas, en un lugar con presencia o vigilancia permanente	
La vigilancia puede llevarse a cabo de manera continua, incluidos los periodos de condiciones meteorológicas adversas o de interrupción del suministro eléctrico	
El equipo de vigilancia cubre el acceso y los movimientos en las proximidades de los buques en interfaz con la instalación portuaria	
<b>Observaciones:</b>	

<b>Sección 3 – Ejercicios y prácticas</b>	
<b>Prescripción – En el plan se incluyen disposiciones sobre lo siguiente:</b>	<b>Referencia del plan</b>
Los ejercicios de protección que deben llevarse a cabo cada tres meses	
Los ejercicios de protección que deben someter a prueba elementos individuales del PPIP, incluida la respuesta a las amenazas y los fallos y los sucesos que afecten a la protección, teniendo en cuenta los tipos de operaciones, los cambios de personal, los tipos de buques en interfaz con la instalación y otras circunstancias pertinentes	
Las prácticas de protección para someter a fondo a prueba el PPIP, incluida la participación activa del personal de la instalación que tiene responsabilidades de protección, los funcionarios gubernamentales pertinentes, el OCPM y los oficiales de protección del buque disponibles	
Las prácticas de protección para comprobar los procedimientos de comunicación y notificación, los elementos de coordinación, la disponibilidad de recursos y la respuesta	
Las prácticas de protección que deben llevarse a cabo una vez al año como mínimo, sin que transcurran más de 18 meses entre ellas	
<b>Observaciones:</b>	

<b>Sección 4 – Registros y documentación</b>	
<b>Prescripción – En el plan se incluyen disposiciones para que el OPIP mantenga los registros siguientes:</b>	<b>Referencia del plan</b>
La frecuencia de inspecciones especificada en el plan	
La formación de protección, incluidas las fechas, la duración, la descripción y los nombres de los participantes	
Los ejercicios y prácticas de protección, incluidas las fechas, la descripción, los nombres de los participantes y las mejores prácticas o lecciones aprendidas	
Las amenazas y los fallos y sucesos que afecten a la protección, incluidos la fecha, la hora, el lugar, la respuesta y la persona a la que se informó	
Los cambios del nivel de protección, incluidos la fecha, la hora a la que se recibió la notificación y el periodo de cumplimiento de la prescripción del nivel nuevo	
El mantenimiento, la calibración y las pruebas del equipo utilizado para la protección, incluidos la fecha y la hora de la actividad y el equipo utilizado	
Las declaraciones de protección marítima respecto de la instalación portuaria	
Las auditorías internas y las revisiones de las actividades de protección	
La información sobre la evaluación de la protección, incluida la EPIP, cada examen periódico, las fechas de realización y las conclusiones	
El plan, incluidas las fechas de cada examen periódico, las conclusiones y las enmiendas recomendadas	
Las enmiendas al plan, incluidas las fechas de su aprobación e implantación	
Los registros de inspecciones y patrullas	
El listado, por nombre o cargo, de las personas con responsabilidades de protección	
La lista actualizada con los nombres de los oficiales encargados del examen (si procede)	
Durante dos años como mínimo y a disposición de los funcionarios gubernamentales si lo solicitan. En el caso del plan y de la EPIP conexas, el tiempo de retención es de dos años como mínimo después de la fecha de expiración del plan	
La protección contra el acceso o la divulgación no autorizados, incluido el plan	
Si su formato es electrónico, la protección contra borrado, destrucción y alteración	
<b>Observaciones:</b>	

<b>Sección 5 – Comunicaciones</b>	
<b>Prescripción – En el plan se aborda lo siguiente:</b>	<b>Referencia del plan</b>
Los procedimientos que permitan la comunicación eficaz entre el personal con responsabilidades de protección en cuanto a la interfaz del buque con la instalación y los explotadores de puertos, si procede, la autoridad designada y los órganos locales encargados del cumplimiento de la ley	
Los medios para alertar a las patrullas marítimas y equipos de búsqueda especializados, incluidos los expertos en búsqueda de bombas y búsquedas submarinas, así como para obtener sus servicios	
Las comunicaciones de seguridad para garantizar las comunicaciones internas y externas	
<b>Observaciones:</b>	

<b>Sección 6 – Procedimientos de protección durante la interfaz</b>	
<b>Prescripción – En el plan se incluyen procedimientos para lo siguiente:</b>	<b>Referencia del plan</b>
La coordinación con los buques que realicen operaciones de interfaz con la instalación portuaria y el explotador del puerto, si procede	
La asistencia a los OPB para confirmar la identidad de las personas que desean subir a bordo, cuando se solicite	
La facilitación del permiso de tierra al personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos	
<b>Observaciones:</b>	

<b>Sección 7 – Declaraciones de protección marítima</b>	
<b>Prescripción – En el plan se incluyen disposiciones para lo siguiente:</b>	<b>Referencia del plan</b>
Las prescripciones y procedimientos para cumplimentar las declaraciones de protección marítima	
La cumplimentación de una DPM antes de que se inicie una operación de interfaz entre una instalación portuaria y un buque si están funcionando con niveles de protección distintos	
La cumplimentación de una DPM antes de que se inicie una operación de interfaz entre una instalación portuaria y un buque si uno de ellos no cuenta con un plan de protección aprobado	
La cumplimentación de una DPM antes de que se inicie una operación de interfaz entre una instalación portuaria y un buque si en la interfaz participa un buque dedicado a cruceros, un buque que transporta mercancías peligrosas o en el que se lleva a cabo la carga o el traslado de mercancías peligrosas	
La cumplimentación de una DPM antes de que se inicie una operación de interfaz entre una instalación portuaria y un buque si el oficial de protección de cualquiera de ellos detecta problemas de protección en la interfaz	
<b>Observaciones:</b>	

<b>Sección 8 – Respuesta a un cambio del nivel de protección</b>	
<b>Prescripción – El plan contiene procedimientos para garantizar que, cuando se notifique al explotador de una instalación portuaria un incremento en el nivel de protección:</b>	<b>Referencia del plan</b>
La instalación portuaria cumpla los procedimientos de protección adicionales prescritos en el periodo de tiempo especificado tras la notificación	
La autoridad designada reciba un informe que indique el cumplimiento o incumplimiento del nivel de protección	
La instalación portuaria evalúe la necesidad de procedimientos de protección adicionales en el caso de que el nivel de protección se incremente a 3	
<b>Observaciones:</b>	

<b>Sección 9 – Procedimientos de protección para el control del acceso</b>	
<b>Prescripción – En el plan se incluyen procedimientos para lo siguiente:</b>	<b>Referencia del plan</b>
<b>En todos los niveles de protección:</b>	
Impedir el acceso no autorizado a la instalación portuaria de personas, armas, materiales incendiarios, explosivos y sustancias y dispositivos peligrosos	
<b>En el nivel de protección 1:</b>	
Establecer puntos de control para restringir el acceso, que deberían delimitarse mediante vallas u otras barreras	
Comprobar la identidad de todas las personas que deseen entrar en una zona de acceso controlado y los motivos que tienen para hacerlo	
Comprobar con la frecuencia especificada en el plan que las personas, mercancías y vehículos no llevan armas, explosivos ni materiales incendiarios	
Comprobar los vehículos utilizados por aquellos que deseen entrar en la instalación portuaria	
Verificar la identidad del personal de la instalación portuaria y de las personas que trabajen dentro de la instalación portuaria, así como de sus vehículos	
Limitar el acceso para excluir a las personas que no trabajen para la instalación portuaria o dentro de ella si no pueden identificarse debidamente	
Registrar a las personas, sus efectos personales, los vehículos y el contenido de éstos, con la frecuencia especificada en el plan	
Denegar o revocar la autorización de una persona para entrar o permanecer en una instalación portuaria si no está autorizada o no se identifica	
Determinar los controles de acceso oportunos para evitar el acceso no autorizado a la instalación portuaria, incluidas sus zonas restringidas	
Determinar los puntos de acceso que se protegerán o vigilarán para evitar el acceso no autorizado	
Controlar o registrar el equipaje no acompañado con la frecuencia especificada en el plan	
<b>En el nivel de protección 2:</b>	
Aumentar la frecuencia de los exámenes de personas y mercancías	
Efectuar un examen autorizado de todo el equipaje no acompañado mediante un equipo de rayos X	
Destinar más personal a la vigilancia de los puntos de acceso y a las patrullas del perímetro de la instalación	
Limitar el número de puntos de acceso a la instalación portuaria	
Obstaculizar el movimiento por los demás puntos de acceso, por ejemplo, instalando barreras de seguridad	
Aumentar la frecuencia de los registros de personas, efectos personales y vehículos	

<b>Sección 9 – Procedimientos de protección para el control del acceso (cont.)</b>	
Denegar o revocar el acceso a las personas que no puedan aportar una justificación verificable de la razón por la que desean acceder a la instalación portuaria	
Coordinarse con la autoridad designada, los organismos encargados de aplicar la ley oportunos y el explotador del puerto, si procede, para evitar el acceso a la instalación desde el agua	
<b>En el nivel de protección 3:</b>	
Examinar adicionalmente el equipaje no acompañado	
Coordinarse con el personal de respuesta en caso de emergencia y otras instalaciones portuarias	
Autorizar el acceso a los encargados de hacer frente al suceso o a la amenaza que afecten a la protección	
Suspender los demás accesos a la instalación portuaria	
Suspender las operaciones de carga en toda la instalación o en algunas de sus partes	
Evacuar total o parcialmente la instalación portuaria	
Restringir los movimientos de personas y vehículos	
Incrementar la vigilancia de las patrullas de protección en la instalación portuaria, si procede	
Dirigir todos los movimientos en toda la instalación portuaria o en algunas de sus partes	
<b>Observaciones:</b>	

<b>Sección 10 – Procedimientos de protección para las zonas restringidas</b>	
<b>Prescripción – En el plan se incluyen disposiciones para designar las zonas restringidas, incluidas las que se enumeran <i>infra</i>, y especificar las medidas y procedimientos oportunos para las operaciones de la instalación en cada nivel de protección:</b>	<b>Referencia del plan</b>
<b>En todos los niveles de protección:</b>	
Las zonas terrestres próximas a los buques que realizan una operación de interfaz con la instalación portuaria	
Las zonas de embarco y desembarco, las zonas de espera y tramitación para los pasajeros y el personal del buque, incluidos los puntos de registro	
Las zonas designadas para el embarque, el desembarque o el almacenamiento de la carga y las provisiones de los buques	
Las zonas en las que se guarde información de protección confidencial, incluida la documentación de la carga	
Las zonas en las que se guarden mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas	
Las salas de control de los sistemas de ordenación del tráfico marítimo, las ayudas a la navegación y los edificios de control del puerto, incluidas las salas de control de los sistemas de protección y vigilancia	
Las zonas en las que se almacene o esté situado el equipo de protección y vigilancia	
Las instalaciones esenciales eléctricas, radioeléctricas, de telecomunicaciones, de agua y de otros servicios públicos	
Los lugares de la instalación portuaria en los que sea razonable restringir el acceso de vehículos y personas	

<b>Sección 10 – Procedimientos de protección para las zonas restringidas (cont.)</b>	
<b>En el nivel de protección 1:</b>	
Las barreras permanentes o temporales que rodeen la zona restringida	
Los procedimientos para proteger todos los puntos de acceso que no se utilicen con frecuencia y colocar barreras físicas o guardias de seguridad para impedir el movimiento por los demás puntos de acceso	
Los procedimientos para controlar el acceso a las zonas restringidas, tales como un sistema de pases, que dé fe de que el individuo tiene derecho a encontrarse en la zona restringida	
Los procedimientos para examinar la identificación y la autorización de las personas y los vehículos que deseen entrar y para marcar claramente los vehículos autorizados a entrar en las zonas restringidas	
Los procedimientos para patrullar o vigilar el perímetro de las zonas restringidas	
Los procedimientos para utilizar personal de protección, dispositivos automáticos de detección de intrusos o equipo o sistemas de vigilancia, para detectar la entrada no autorizada a las zonas restringidas y los movimientos en éstas	
Los procedimientos para controlar el movimiento de buques en las proximidades de los buques que utilicen la instalación portuaria	
Los procedimientos para designar zonas temporalmente restringidas, si procede, a fin de realizar las operaciones de la instalación portuaria, incluidas las zonas restringidas para separar el equipaje no acompañado que se haya sometido a un examen autorizado por el armador de un buque	
Los procedimientos para realizar una exploración de protección (antes y después) si se designa una zona temporalmente restringida	
<b>En el nivel de protección 2:</b>	
Los procedimientos para reforzar las barreras físicas y el uso de patrullas o dispositivos de detección de intrusos	
Los procedimientos para reducir el número de puntos de acceso y reforzar los controles aplicados en los demás puntos de acceso	
Los procedimientos para restringir el estacionamiento de vehículos en las zonas adyacentes a los buques	
Los procedimientos para reducir el acceso a las zonas restringidas, así como los movimientos y el almacenamiento en esas zonas	
Los procedimientos para utilizar equipo de vigilancia que grabe y supervise de forma continua	
Los procedimientos para reforzar el número y la frecuencia de las patrullas, incluido el uso de patrullas marítimas	
Los procedimientos para establecer y restringir el acceso a las zonas adyacentes a las zonas restringidas	
La aplicación de restricciones de acceso para las naves no autorizadas a las aguas adyacentes a los buques que se encuentren en la instalación portuaria	
<b>En el nivel de protección 3:</b>	
Los procedimientos para designar zonas restringidas adicionales en las proximidades del suceso o la amenaza que afecten a la protección a las que esté prohibido acceder	
Los procedimientos para el registro de las zonas restringidas como parte de la exploración de protección total o parcial de la instalación portuaria	
<b>Observaciones:</b>	

<b>Sección 11 – Procedimientos de protección para la manipulación de la carga</b>	
<b>Prescripción – En el plan se incluyen procedimientos para lo siguiente:</b>	<b>Referencia del plan</b>
<b>En todos los niveles de protección:</b>	
Identificar la carga que ha sido aceptada para su embarque en un buque que realice una operación de interfaz con la instalación portuaria	
Identificar la carga que ha sido aceptada para su almacenamiento temporal en una zona restringida antes de su embarque o recogida	
<b>En el nivel de protección 1:</b>	
Verificar que la carga, los contenedores y las unidades de transporte que entran en la instalación portuaria coinciden con lo indicado en la factura o en otra documentación de la carga	
Inspeccionar con carácter de rutina la carga, los contenedores, las unidades de transporte y las zonas de almacenamiento de la carga antes de las operaciones de manipulación de la carga y durante ellas, a fin de detectar indicios de manipulación indebida, a menos que no sea seguro proceder de este modo	
Verificar que la carga que entra en la instalación coincide con lo indicado en la documentación de entrega	
Registrar los vehículos que entran en la instalación portuaria	
Examinar los precintos y otros medios utilizados para detectar indicios de manipulación indebida cuando la carga, los contenedores o las unidades de transporte entren en la instalación portuaria o se almacenen en ella	
<b>En el nivel de protección 2:</b>	
Efectuar una comprobación detallada de que no hay armas, explosivos ni materiales incendiarios en la carga, los contenedores y las unidades de transporte que hayan entrado en la instalación portuaria o en las zonas de almacenamiento de la carga o que estén a punto de hacerlo	
Efectuar inspecciones exhaustivas para garantizar que sólo entra en la instalación portuaria carga debidamente documentada para su almacenamiento temporal y posterior embarque en un buque	
Efectuar un registro pormenorizado de los vehículos para comprobar que no hay armas, explosivos ni materiales incendiarios en ellos	
Aumentar la frecuencia y minuciosidad de los exámenes de los precintos y otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida	
Aumentar la frecuencia y la intensidad de las inspecciones visuales y físicas	
Aumentar la frecuencia del uso de equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros	
Coordinar medidas de protección reforzadas con los expedidores o los que actúen en su nombre, de conformidad con los acuerdos y procedimientos concertados	
<b>En el nivel de protección 3:</b>	
Limitar o suspender los movimientos u operaciones de carga en toda la instalación portuaria o en partes de ella	
Confirmar el inventario de determinadas cargas peligrosas y de su ubicación en la instalación portuaria	
<b>Observaciones:</b>	

<b>Sección 12 – Procedimientos de protección para la entrega de las provisiones y combustible del buque</b>	
<b>Prescripción – En el plan se incluyen procedimientos para lo siguiente:</b>	<b>Referencia del plan</b>
<b>En el nivel de protección 1:</b>	
Comprobar las provisiones del buque	
Exigir la notificación por adelantado de la entrega de las provisiones o del combustible del buque, incluida una lista de las provisiones, así como los datos del conductor y las matrículas de los vehículos de entrega	
Inspeccionar los vehículos de entrega con la frecuencia especificada en el plan	
<b>En el nivel de protección 2:</b>	
Efectuar inspecciones pormenorizadas de las provisiones del buque	
Efectuar registros pormenorizados de los vehículos de entrega	
Coordinarse con el personal del buque para comprobar que el pedido coincide con la nota de entrega antes de su entrada en la instalación portuaria	
Acompañar a los vehículos de entrega dentro de la instalación portuaria	
<b>En el nivel de protección 3:</b>	
Limitar o suspender la entrega de provisiones y del combustible del buque	
No aceptar la entrada de las provisiones del buque en la instalación portuaria	
<b>Observaciones:</b>	

<b>Sección 13 – Procedimientos de protección para la vigilancia</b>	
<b>Prescripción – En el plan se establecen los procedimientos y el equipo necesario para cada nivel de protección y los medios para garantizar que el equipo de vigilancia funcione continuamente, teniendo en cuenta los posibles efectos de las condiciones meteorológicas o de las interrupciones del suministro eléctrico, incluido lo siguiente:</b>	<b>Referencia del plan</b>
<b>En el nivel de protección 1:</b>	
Las medidas de protección aplicables, que pueden incluir una combinación de alumbrado, guardias de seguridad y equipo de protección y vigilancia que permita que el personal encargado de la protección de la instalación portuaria:	
– observe la zona de la instalación portuaria en general, incluidos los accesos por mar y tierra;	
– observe los puntos de acceso, las barreras y las zonas restringidas; y	
– vigile las zonas y los movimientos próximos a los buques, lo cual puede requerir la intensificación del alumbrado del propio buque	
<b>En el nivel de protección 2:</b>	
Procedimientos adicionales para aumentar la cobertura y la intensidad del alumbrado y del equipo de vigilancia, incluida la instalación de alumbrado y equipo de vigilancia adicional	
Procedimientos para aumentar la frecuencia de las patrullas a pie, motorizadas o en embarcaciones	
Procedimientos para destinar más personal de protección a las tareas de observación y patrullaje	
<b>En el nivel de protección 3:</b>	
Procedimientos para encender todo el alumbrado de la instalación portuaria y el que ilumine sus inmediaciones	
Procedimientos para encender todo el equipo de vigilancia de la instalación portuaria que pueda grabar las actividades en la instalación y en sus inmediaciones	
Procedimientos para prolongar al máximo el periodo de tiempo que pueda grabar el equipo de vigilancia	
<b>Observaciones:</b>	

<b>Sección 14 – Respuesta a las amenazas, los fallos y los sucesos que afecten a la protección</b>	
<b>Prescripción – En el plan se abordan los procedimientos en todos los niveles de protección para lo siguiente:</b>	<b>Referencia del plan</b>
Responder a las amenazas, los fallos y los sucesos que afecten a la protección, incluidas las disposiciones para mantener las operaciones críticas de la instalación portuaria y de interfaz	
Evacuar la instalación portuaria cuando se produzcan amenazas y sucesos que afecten a la protección	
Notificar a la autoridad designada las amenazas, los fallos y los sucesos que afecten a la protección	
Informar al personal de la instalación portuaria sobre las posibles amenazas para la protección y la necesidad de vigilancia	
Asegurar las operaciones que no sean críticas para centrar la respuesta en las operaciones críticas	
Notificar las amenazas, los fallos y los sucesos que afecten a la protección a los organismos encargados del cumplimiento de la ley oportunos, la autoridad designada y, si procede, el explotador del puerto	
<b>Observaciones:</b>	

<b>Sección 15 – Auditorías y enmiendas</b>	
<b>Prescripción – En el plan se indica cuándo es necesario realizar una auditoría y presentar enmiendas basadas en ella, tal como se indica a continuación:</b>	<b>Referencia del plan</b>
Si se modifica la EPIP	
Si una auditoría independiente o las pruebas realizadas por la autoridad designada de la organización de la protección de la instalación portuaria ponen de manifiesto fallos organizativos o plantean dudas acerca de que ciertos elementos importantes del plan aprobado sigan siendo válidos	
Si se han producido sucesos o amenazas que afecten a la protección de la instalación portuaria	
Si la instalación portuaria tiene un explotador nuevo, se han producido cambios en las operaciones o la ubicación, o se han producido modificaciones en la instalación portuaria que podrían afectar a su protección	
Si los resultados de la auditoría requieren que se enmiende la EPIP o el plan, el OPIP presentará la enmienda a la autoridad designada para su aprobación en el plazo de 30 días posterior a la ultimación de la auditoría	
Si el explotador de una instalación portuaria presenta otras enmiendas al plan aprobado, deberá hacerlo como mínimo 30 días antes de su entrada en vigor	
<b>Observaciones:</b>	

**EXAMEN DEL PPIP**

APROBADO .....

RECHAZADO .....

OBSERVACIONES:

.....  
 .....  
 .....

## Apéndice 2.5

### Declaración de cumplimiento de la instalación portuaria

Fuente: Parte B del Código PBIP

Nº de la declaración . . . . .

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) por el Gobierno de [insértese el nombre y el sello oficial, si procede]

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 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP; y
- esta instalación portuaria observa el plan de protección de la instalación portuaria aprobado. Este plan ha sido aprobado para los tipos de operaciones, tipos de buques o actividades u otra información pertinente que se indican a continuación (*táchese según proceda*):
  - Buque de pasaje
  - Nave de pasaje de gran velocidad
  - Nave de carga de gran velocidad
  - Granelero
  - Petrolero
  - Quimiquero
  - Gasero
  - Unidad móvil 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 (indicadas al dorso)

Expedida en . . . . .  
(lugar de expedición de la declaración)

Fecha de expedición . . . . .

. . . . .  
(firma del funcionario debidamente autorizado que expide el documento)

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

**Refrendo de las verificaciones**

El Gobierno de *[insértese el nombre]* ha establecido que la validez de la presente declaración de cumplimiento esté sujeta a *[insértense los datos pertinentes de las verificaciones (por ejemplo, una verificación obligatoria anual o una verificación no programada)]*.

SE CERTIFICA que durante una verificación efectuada de conformidad con el párrafo 16.62.4 de la parte B del Código PBIP se ha comprobado que la instalación portuaria cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP.

1ª verificación Firmado .....  
*(firma del funcionario autorizado)*  
 Lugar .....  
 Fecha .....  
*(sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

2ª verificación Firmado .....  
*(firma del funcionario autorizado)*  
 Lugar .....  
 Fecha .....  
*(sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

3ª verificación Firmado .....  
*(firma del funcionario autorizado)*  
 Lugar .....  
 Fecha .....  
*(sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

4ª verificación Firmado .....  
*(firma del funcionario autorizado)*  
 Lugar .....  
 Fecha .....  
*(sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

## Apéndice 2.6

### Modelo de certificado internacional de protección del buque

Fuente: Parte A del Código PBIP

#### CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

(Sello oficial)

(Estado)

Nº del certificado: .....

Expedido en virtud de las disposiciones del

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS  
(CÓDIGO PBIP)

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: .....

Número de identificación de la compañía: .....

#### SE CERTIFICA:

1. que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo han sido objeto de verificación de conformidad con la sección 19.1 de la parte A del Código PBIP;
2. que la verificación ha demostrado que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple las prescripciones aplicables del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP;
3. que el buque cuenta con un plan de protección del buque aprobado.

Fecha de la verificación inicial/de renovación en que se basa el presente certificado .....

El presente certificado es válido hasta el ..... a reserva de las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP.

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)*

**Refrendo de la verificación intermedia**

SE CERTIFICA que en una verificación intermedia efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Verificación intermedia Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**Refrendo de verificaciones adicionales\***

Verificación adicional Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Verificación adicional Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Verificación adicional Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

---

\* La Administración adaptará esta parte del certificado para indicar si ha estipulado verificaciones adicionales conforme a lo dispuesto en la sección 19.1.1.4 de la parte A del Código PBIP.

**Verificación adicional de conformidad con lo dispuesto en la sección A/19.3.7.2 del Código PBIP**

SE CERTIFICA que en una verificación adicional efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.2 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la sección A/19.3.3 del Código PBIP**

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.3 de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**Refrendo cuando se haya llevado a cabo la verificación de renovación y sea aplicable la sección A/19.3.4 del Código PBIP**

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.4 de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse la verificación cuando sea aplicable la sección A/19.3.5 del Código PBIP, o por un periodo de gracia cuando sea aplicable la sección A/19.3.6 del Código PBIP**

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.5/19.3.6\* de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**Refrendo para adelantar la fecha de expiración cuando sea aplicable la sección A/19.3.7.1 del Código PBIP**

De conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.1 de la parte A del Código PBIP, la nueva fecha de expiración† es .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

---

\* Táchese según proceda.

† Si se utiliza esta parte del certificado, la fecha de expiración indicada al principio del certificado habrá de modificarse también en consecuencia.

## Apéndice 2.7

### Modelo de certificado internacional de protección del buque provisional

Fuente: Parte A del Código PBIP

#### CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE PROVISIONAL

(Sello oficial)

(Estado)

Nº del certificado: .....

Expedido en virtud de las disposiciones del

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS  
(CÓDIGO PBIP)

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: .....

Número de identificación de la compañía: .....

Indíquese si el presente es un segundo certificado provisional expedido consecutivamente al inicial Sí/No\*

En caso afirmativo, indíquese la fecha de expedición del certificado provisional inicial: .....

---

\* Táchese según proceda.

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

Se expide el presente certificado de conformidad con la sección 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)

## Apéndice 2.8

### Ejemplo de lista de comprobación de una inspección de protección del buque

Es posible que las Administraciones deseen incluir alguna prescripción específica sobre protección del buque (por ejemplo, que los registros de protección deban mantenerse durante 12 meses) en las preguntas generales de la lista de comprobación. Asimismo, es posible que las Administraciones deseen facilitar orientaciones sobre qué preguntas son pertinentes para las inspecciones iniciales, intermedias, de renovación y adicionales.

Como alternativa al formato facilitado, es posible que las Administraciones deseen enmendar los pormenores de la inspección, cambiar el orden de las preguntas para adecuarlo a su proceso de inspección o añadir páginas de observaciones aparte y utilizar el número de la pregunta como referencia, en lugar de dejar un espacio para observaciones en cada pregunta.

PORMENORES DE LA INSPECCIÓN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE	
Nombre del buque	
Número IMO	
Tipo de buque	
Fecha de la inspección	
Lugar de la inspección	
Tipo de inspección	inicial/intermedia/de renovación/adicional
Nombre de la compañía	
Número de identificación de la compañía	
Nombre del oficial de la compañía para la protección marítima	
Nombre del capitán	
Nombre del oficial de protección del buque	

Preguntas	Sí/No	Observaciones
<b>ACCESO AL BUQUE</b>		
1	¿Está marcado el número de identificación del buque tal como se indica en la regla XI-1/3 del Convenio SOLAS?	
<b>Control del acceso (impedir el acceso no autorizado y artículos)</b>		
2	¿Se aplican los procedimientos especificados en el PPB para la identificación del personal del buque, los pasajeros y los visitantes?	
3	Si se ha establecido un sistema de pases en el PPB, ¿se utiliza dicho sistema?	
4	Si se ha establecido un sistema de pases en el PPB, ¿se recogen los pases de la tripulación cuando esas personas abandonan el buque de manera permanente?	
5	Si se ha establecido un sistema de pases en el PPB, ¿se recogen los pases de los visitantes y contratistas cuando abandonan el buque?	
6	¿Están iluminados la cubierta del buque y los puntos de acceso a éste?	
7	¿Se controla el acceso al buque?	
8	¿Hay un control eficaz del embarco de las personas y sus efectos?	
9	¿Se comprueba la identificación de todas las personas que desean subir a bordo del buque?	

Preguntas		Sí/No	Observaciones
10	¿Se realizan las inspecciones y el registro de personas en las zonas designadas (según proceda)?		
11	Los puntos de acceso que deberían estar protegidos o atendidos, ¿lo están?		
12	¿Se utiliza la señalización de «registros» descrita en el PPB?		
13	Para los buques de transbordo rodado, ¿se mantiene la frecuencia de registro de los vehículos para el buque designado descrita en el PPB (según proceda)?		
14	Para los buques de pasaje, ¿se separan las personas registradas y sin registrar, así como los pasajeros que embarcan y desembarcan?		
15	Para los buques de pasaje, ¿se protegen o cierran los espacios sin dotación permanente adyacentes a zonas a las que tengan acceso los pasajeros y visitantes?		
16	Para los buques de pasaje, ¿hay como mínimo un hombre y una mujer para realizar el registro en cada punto de acceso?		
17	Para los buques de pasaje, ¿cuentan los pasajeros con pases y los devuelven al abandonar el buque al final del viaje?		
18	Si el buque ha funcionado con el nivel de protección 2, ¿se han aplicado las medidas protectoras adicionales de control del acceso descritas en el PPB?		
19	Si el buque ha funcionado con el nivel de protección 3, ¿se han aplicado las medidas protectoras más concretas de control del acceso descritas en el PPB?		
20	En el nivel de protección 3, ¿entienden los oficiales autorizados las disposiciones que figuran en el PPB para el acceso limitado?		
<b>EN EL CAMAROTE DEL CAPITÁN/OFICINA DEL BUQUE</b>			
<b>Certificación y plan de protección del buque</b>			
21	¿Es el ISSC original?		
22	¿Se ajustan las entradas del ISSC a las del RSC, CGS y DC?		
23	¿Hay a bordo un registro sinóptico continuo actualizado?		
24	¿Se ajustan las entradas del RSC a las del certificado de matrícula y al certificado de clasificación?		
25	¿Es la versión del PPB que se conserva a bordo la misma que la versión aprobada por la Administración?		
26	¿Se basa el PPB en la evaluación de la protección del buque (EPB) actual?		
27	¿Están protegidos el PPB, la EPB y otro material conexo contra el acceso o divulgación no autorizados?		
28	Si el formato del PPB es electrónico, ¿está protegido contra el borrado, destrucción o modificación no autorizados?		
29	Si el formato del PPB es electrónico, ¿se cambia la contraseña periódicamente?		
30	¿Está redactado el PPB en el idioma de trabajo del buque? (En caso de que dicho idioma no sea el español, francés, ni inglés, debe facilitarse una traducción a uno de estos idiomas)		
31	¿Se conoce, comprende y aplica la estructura organizativa, descrita en el PPB, en materia de protección?		

Preguntas		Sí/No	Observaciones
32	¿Conoce y entiende el personal clave las relaciones con la compañía, las instalaciones portuarias, otros buques y las autoridades pertinentes?		
33	¿Se conocen y aplican los procedimientos de evacuación en caso de amenazas para la protección o fallos de protección?		
34	¿Aprueba la Administración las enmiendas al PPB o las modificaciones del equipo de protección, si procede?		
35	¿Se determinan con claridad estas modificaciones en el PPB?		
36	¿Se han aplicado enmiendas al PPB?		
37	¿Comprende el OPB el procedimiento que debe seguirse para introducir modificaciones en el PPB?		
38	¿Se comprenden la política y los objetivos de la compañía sobre protección?		
39	¿Comprende el capitán el criterio disponible para seguridad y protección?		
40	¿Garantiza la compañía que se facilite el apoyo necesario al OCPM para que el capitán y el OPB puedan llevar a cabo sus cometidos y responsabilidades?		
41	¿Se dispone de puntos de contacto para el Estado de abanderamiento y otros Gobiernos Contratantes pertinentes?		
<b>Registros de protección</b>			
42	¿Se han mantenido actualizados los registros de protección (formación, ejercicios y prácticas, amenazas y sucesos, fallos de protección, cambios del nivel de protección, auditorías internas y revisiones, aplicación de las enmiendas al PPB, mantenimiento, calibración y prueba del equipo de protección)?		
43	¿Se mantienen los registros de protección durante el periodo de tiempo especificado en el PPB?		
44	¿Están los registros de protección en el idioma de trabajo del buque?		
45	¿Se protegen los registros contra el acceso o divulgación no autorizados?		
46	Si los registros se conservan en formato electrónico, ¿se protegen para impedir el borrado, destrucción o modificación no autorizados?		
<b>Interfaz buque-puerto y buque-buque</b>			
47	¿Ha actuado el buque de acuerdo con los niveles de protección establecidos por la Administración?		
48	¿Se comprenden los procedimientos sobre las instrucciones de los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3?		
49	¿Se ha acusado recibo de las instrucciones por parte de la Administración, incluido el cambio de los niveles de protección?		
50	¿Ha informado el buque a los Estados ribereños vecinos de sus operaciones en el nivel de protección 2 o en el nivel de protección 3, según proceda?		

Preguntas		Sí/No	Observaciones
51	¿Ha actuado el buque de conformidad con los niveles de protección establecidos por el Gobierno Contratante del puerto?		
52	¿Se ha previsto adoptar medidas para garantizar que el buque no tenga un nivel de protección inferior al de la instalación portuaria?		
53	¿Se ha informado al Gobierno Contratante y al OPIP de que el buque se haya encontrado en un nivel de protección más alto que la instalación portuaria?		
54	¿Se han tramitado correctamente las notificaciones anteriores a la llegada?		
55	¿Se han seguido los procedimientos para realizar operaciones de interfaz con la instalación portuaria especificados en el PPB?		
56	¿Se cumplimentan las declaraciones de protección marítima como se indica en el PPB?		
57	¿Se entiende el procedimiento relativo a que la instalación portuaria u otro buque no reconozcan una DPM?		
58	¿Se mantienen procedimientos adecuados de protección del buque durante cualquier interfaz buque-buque?		
<b>Formación, ejercicios y prácticas de protección</b>			
59	¿Cuenta el OPB con el certificado de suficiencia correspondiente?		
60	¿Se ha llevado a cabo una formación de familiarización para todo el personal?		
61	¿Cuentan todos los miembros de la tripulación con certificado de suficiencia en toma de conciencia de la protección?		
62	¿Cuentan todos los miembros de la tripulación que tengan tareas de protección asignadas con los certificados de suficiencia correspondientes a dichas tareas?		
63	¿Se realizan sesiones informativas sobre protección para la tripulación?		
64	¿Se han llevado a cabo los ejercicios de protección que se señalan en el PPB?		
65	¿Se han llevado a cabo los ejercicios de protección con la frecuencia indicada en el PPB?		
<b>Respuesta a las amenazas para la protección y a los fallos de protección</b>			
66	¿Ha obtenido el OCPM información sobre las evaluaciones de amenaza para los puertos de escala y sus medidas protectoras y se dispone de esta información a bordo?		
67	¿Se dispone de información de los Gobiernos Contratantes sobre las amenazas para la protección?		
68	¿Se conocen y aplican los procedimientos para dar la alarma en cuanto a amenazas para la protección o sucesos que afecten a la protección?		
69	¿Se conocen y pueden aplicarse procedimientos a fin de responder a las amenazas para la protección o los fallos de protección, incluido el mantenimiento de operaciones críticas del buque o de la interfaz buque-puerto?		

Preguntas		Sí/No	Observaciones
70	¿Se ha notificado algún fallo de protección a la Administración, la instalación portuaria, el Estado ribereño o el OCPM?		
71	¿Se ha investigado algún fallo de protección y se han aplicado medidas paliativas?		
72	¿Se han detectado posibles armas a bordo que podrían ser utilizadas por aquellos que causen un fallo de protección?		
73	¿Se controlan dichas armas para evitar que se utilicen sin autorización?		
<b>Auditoría y revisión</b>			
74	¿Se han llevado a cabo auditorías internas como prescribe el PPB?		
75	¿Se han llevado a cabo revisiones de la protección como prescribe el PPB?		
76	¿Ha llevado a cabo el personal auditorías internas de las actividades de protección con independencia de las actividades auditadas (a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la compañía o del buque)?		
77	¿Se han tratado adecuadamente los casos de incumplimiento de auditorías internas y revisiones anteriores?		
78	¿Se han tratado adecuadamente los casos de incumplimiento de auditorías externas anteriores?		
<b>VISITA DEL BUQUE</b>			
<b>Zonas restringidas</b>			
79	¿Están identificadas y se conocen las zonas restringidas?		
80	¿Se aplican los procedimientos del PPB para evitar el acceso no autorizado a las zonas restringidas?		
81	Si se utilizan teclados codificados, ¿se cambia el código periódicamente, tal como prescribe el PPB?		
82	¿Hay otras zonas críticas en el buque que deberían estar restringidas?		
83	¿Hay otras zonas que requieran una vigilancia especial y unos niveles de protección superiores (por ejemplo, la cocina o el comedor)?		
84	¿Se mantiene la funcionalidad de la evacuación de emergencia al impedir el acceso no autorizado a las zonas restringidas?		
85	Si el buque ha funcionado con el nivel de protección 2, ¿se ha llevado a cabo la vigilancia adicional que se indica en el PPB?		
86	Si el buque ha funcionado con el nivel de protección 3, ¿se han adoptado medidas en colaboración con aquellos que responden al suceso o a la amenaza?		
<b>Vigilancia de la protección</b>			
87	¿Se realiza una guardia en cubierta eficaz mientras el buque se encuentra en el puerto o anclado?		
88	¿Están vigiladas las zonas que rodean al buque, en particular las del lado del mar?		
89	¿Hay alumbrado en todas las cubiertas y puntos de acceso mientras el buque permanece atracado?		

Preguntas		Sí/No	Observaciones
90	¿Se utiliza la televisión en circuito cerrado cuando se dispone de ella?		
91	¿Se utilizan las patrullas que se señalan en el PPB?		
92	En el caso de los buques de transbordo rodado, ¿se vigilan las cubiertas de coches al cargar y descargar?		
93	Si el buque ha funcionado con el nivel de protección 2, ¿se han aplicado las medidas adicionales indicadas en el PPB?		
94	Si el buque ha funcionado con el nivel de protección 3, ¿se han adoptado medidas en colaboración con aquellos que responden al suceso o a la amenaza?		
<b>Manipulación de la carga, provisiones y equipaje no acompañado</b>			
95	¿Se supervisa la manipulación de la carga tal como se indica en el PPB?		
96	En el caso de los buques de transbordo rodado, ¿se registran los vehículos antes de cargarlos con la frecuencia indicada en el PPB?		
97	¿Se supervisa la manipulación de las provisiones de cubierta, cámara de máquinas y servicio de fonda tal como se indica en el PPB?		
98	¿Se supervisa la manipulación del equipaje no acompañado tal como se indica en el PPB?		
99	Si el buque ha funcionado con el nivel de protección 2, ¿se han aplicado las medidas adicionales indicadas en el PPB?		
100	Si el buque ha funcionado con el nivel de protección 3, ¿se han adoptado medidas en colaboración con aquellos que responden al suceso o a la amenaza?		
<b>Equipo de protección</b>			
101	¿Puede demostrarse el envío de un mensaje de prueba del SSAS?		
102	¿Se entienden los distintos procedimientos (de prueba, activación, desactivación y reactivación, así como de limitación de falsas alarmas) para utilizar el SSAS, incluida la ubicación de los botones de activación?		
103	¿Se realizan las pruebas del sistema de alerta de protección del buque con la frecuencia especificada en el PPB?		
104	¿Se inspecciona, somete a prueba y calibra, según proceda, cualquier otro equipo de protección?		
105	¿Funciona bien todo el equipo de protección?		
<b>Comunicación</b>			
106	¿Es capaz de comunicarse la tripulación sobre cuestiones de protección?		
107	¿Conoce el personal clave los datos de contacto permanente del OCPM?		

## Apéndice 2.9

### Ejemplo de aviso de incumplimiento

Nombre del buque		Número IMO	Tipo de buque	Estado de abanderamiento	Fecha de la inspección	Lugar de la inspección	
Número de caso		Deficiencia	Referencia normativa	Fecha prevista	Fecha rectificadora	Fecha comprobada	
1.							
2.							
X							

La información del presente formulario se recoge bajo la autoridad de .....

Fecha. ....

*Firma del inspector (de la autoridad nacional)*

Fecha. ....

*Firma del representante autorizado  
que acusa recibo*

## Apéndice 2.10

### Ejemplo de currículum de formación básica para los funcionarios de las autoridades nacionales

Elemento de formación básica	Asuntos principales
Visión general del marco internacional de protección marítima	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Función y estructura, proceso de adopción de decisiones, Estados Miembros, convenios y códigos de prácticas de la OMI (incluido el <i>Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos</i>)</li> <li>• Memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto</li> <li>• Historial de las enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS</li> <li>• Función de las organizaciones regionales</li> </ul>
Visión general del marco legislativo, político y organizativo de la autoridad nacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Legislación, reglamentos y otros instrumentos jurídicos (incluidas las enmiendas previstas)</li> <li>• Proceso de aprobación</li> <li>• Declaraciones sobre las políticas nacionales</li> <li>• Funciones entre departamentos y organismos y mecanismos de coordinación</li> <li>• Acuerdos bilaterales y multilaterales</li> <li>• Estructura organizativa de la autoridad nacional y vínculo con el ministro responsable</li> </ul>
Visión general del sector marítimo bajo la jurisdicción de la autoridad nacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estadísticas fundamentales sobre el comercio marítimo, la actividad portuaria y los movimientos de buques</li> <li>• Iniciativas del sector actuales y previstas</li> <li>• Asociaciones del sector</li> <li>• Sucesos principales que afectan a la protección</li> </ul>
Responsabilidades de la autoridad nacional de conformidad con las enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS y el Código PBIP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lista de responsabilidades, comparación con las responsabilidades de los puertos y del sector del transporte marítimo y relación con el marco legislativo (que puede prescribir un conjunto de responsabilidades más amplio)</li> </ul>
Responsabilidades delegadas en los funcionarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Delegación de la autoridad o documento equivalente que dé poderes a los funcionarios</li> <li>• Tarjetas oficiales de identificación</li> <li>• Delegaciones en las OPR</li> </ul>
Código de conducta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Código de conducta de la autoridad nacional</li> </ul>
Programa de supervisión reglamentaria de la autoridad nacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estructura y elementos del programa</li> <li>• Buques, instalaciones portuarias y otras entidades sometidas a la jurisdicción del programa</li> <li>• Políticas operacionales</li> </ul>
Procedimientos de verificación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proceso de verificación previo a la aprobación, incluidas las técnicas y listas de comprobación</li> <li>• Proceso de vigilancia posterior a la aprobación, incluidas las técnicas y listas de comprobación</li> <li>• Redacción de informes</li> </ul>
Procedimientos para el tratamiento de los casos de incumplimiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Principios de cumplimiento y continuación de las medidas de cumplimiento</li> <li>• Técnicas para el tratamiento de los casos de incumplimiento y el fomento del cumplimiento voluntario</li> <li>• Modelos de formularios e informes</li> </ul>

Elemento de formación básica	Asuntos principales
Procedimientos para la observación o la participación en prácticas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tipos de prácticas</li> <li>• Consideraciones de planificación y evaluación de los resultados de las prácticas</li> <li>• Función de los inspectores</li> </ul>
Procedimientos para la administración de las autorizaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proceso de expedición de los certificados</li> <li>• Proceso de renovación de los certificados</li> </ul>
Procedimientos para la realización de actividades de toma de conciencia y educación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificación de los destinatarios</li> <li>• Tipos de mecanismos de ejecución</li> <li>• Artículos de promoción</li> </ul>

## Apéndice 2.11

### Ejemplo de modelo de notificación de una inspección de protección de la instalación portuaria

<b>MODELO DE NOTIFICACIÓN DE UNA INSPECCIÓN DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA</b>		Número de expediente:
Tipo de instalación portuaria:		
Nombre de la instalación portuaria:		
Lugar:		
Número de identificación del puerto:		
Localizador de la ONU:		
Número de la declaración de cumplimiento:		Nivel de protección:
Fecha de expedición de la declaración de cumplimiento (dd-mm-aaaa):		Fecha de expiración (dd-mm-aaaa):
Nombre del explotador:		Dirección del explotador:
Teléfono:	Facsímil:	Correo electrónico:
Nombre del OPIP:		Número de contacto permanente:
Teléfono:	Facsímil:	Correo electrónico:
Tipo de inspección: <input type="checkbox"/> Inicial <input type="checkbox"/> Intermedia <input type="checkbox"/> De renovación <input type="checkbox"/> Adicional (incluye la vigilancia y el seguimiento)		
Ámbitos de inspección (márquense las casillas oportunas):		
<input type="checkbox"/> 1 Documentos y registros		
<input type="checkbox"/> 2 Control del acceso		
<input type="checkbox"/> 3 Control del acceso a la zona restringida		
<input type="checkbox"/> 4 Manipulación de la carga		
<input type="checkbox"/> 5 Entrega de las provisiones y combustible del buque		
<input type="checkbox"/> 6 Procedimientos de protección para la vigilancia		
<input type="checkbox"/> 7 Procedimientos para las amenazas y los sucesos que afecten a la protección		
<input type="checkbox"/> 8 Comunicaciones de protección		
<input type="checkbox"/> 9 Auditorías y enmiendas		
<input type="checkbox"/> 10 Procedimientos para el permiso de tierra y los visitantes del buque		
<input type="checkbox"/> 11 Procedimientos para las operaciones de interfaz con las actividades de protección del buque		
<input type="checkbox"/> 12 Procedimientos de evacuación		
<input type="checkbox"/> 13 Procedimientos de protección para salvaguardar el plan de protección		
Se han encontrado deficiencias <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	Documentación de apoyo <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	
Fecha de la última inspección (aaaa-mm-dd)	¿Ha habido algún cambio en la instalación portuaria desde la aprobación del plan?	
Oficina de protección:	Dirección:	
Teléfono:	Facsímil:	Correo electrónico:
Fecha de la inspección (dd-mm-aaaa)	Nombre y firma del inspector	
	Nombre:	
	Firma:	

*Nota:* el presente informe de inspección se conservará en la oficina de la instalación portuaria durante el periodo que especifique la autoridad designada y estará disponible en todo momento para las consultas de los funcionarios gubernamentales.

<b>1 Documentos y registros</b>	<input type="checkbox"/> <b>Conforme</b>	<input type="checkbox"/> <b>Se requiere medida</b>
Referencias del plan:		
Posibles preguntas para el OPIP/personal de protección y medidas de seguimiento:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Guarda el OPIP los registros o se guardan éstos en otro lugar? En caso afirmativo, ¿ha documentado el OPIP la existencia de los registros, su ubicación y el nombre/cargo de la persona responsable? Verifíquese.</li> <li>• ¿Son los registros completos, tal como se prescribe, y se guardan durante un año como mínimo? Verifíquese.</li> <li>• ¿Se guardan el PPIP y la EPIP conexas durante un año como mínimo después de la fecha en la que expira el PPIP? Verifíquese.</li> <li>• ¿Cómo se protegen los registros del acceso o divulgación no autorizados? Verifíquese.</li> <li>• ¿Se guardan los registros de manera electrónica? En caso afirmativo, ¿cómo se protegen de su borrado, destrucción y modificación? Verifíquese.</li> <li>• ¿Están protegidos los ordenadores mediante contraseña? ¿Con qué frecuencia se cambian las contraseñas? Verifíquese.</li> <li>• Entrevístese al personal de la instalación portuaria para comprobar la información registrada.</li> </ul>		
Observaciones:		
Medidas exigidas por el explotador (si es necesario):		
Medidas del inspector (si es necesario):		

<b>2 Control del acceso</b>	<input type="checkbox"/> <b>Conforme</b>	<input type="checkbox"/> <b>Se requiere medida</b>
Referencias del plan:		
Posibles preguntas para el OPIP/personal de protección y medidas de seguimiento:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Puertas/barreras             <ul style="list-style-type: none"> <li>– ¿Están protegidas las puertas (con dotación o cerradas)? Verifíquese.</li> <li>– ¿Tienen las puertas accesos mediante tarjetas? Compruébese el acceso mediante tarjeta con varias tarjetas.</li> <li>– ¿Tienen las puertas llaves? Compruébense las llaves de las personas autorizadas.</li> <li>– Inspecciónense las puertas/barreras para garantizar que se encuentran en buen estado.</li> </ul> </li> <li>• Vallas             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Inspecciónense las vallas para garantizar que se encuentran en buen estado.</li> <li>– Verifíquese que alrededor de las vallas no hay equipos, vehículos ni desechos.</li> <li>– ¿Quién inspecciona/vigila las vallas? Verifíquese la respuesta con la persona o personas nombradas.</li> <li>– ¿A quién informa el personal de los fallos o las averías de las vallas?</li> <li>– ¿Se conservan registros sobre las inspecciones del alineamiento o el mantenimiento de las vallas? Verifíquese.</li> </ul> </li> <li>• Protección de las vías férreas             <ul style="list-style-type: none"> <li>– ¿Hay establecidos controles de acceso en los puntos de entrada de las vías férreas en la instalación? Verifíquese.</li> <li>– ¿Quién vigila la actividad en los puntos de acceso de las vías férreas? Verifíquese que las vías férreas están vigiladas.</li> </ul> </li> <li>• Identificación             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Señálense los tipos de identificación válidos para acceder a la instalación portuaria y verifíquese que esos tipos de identificación se detallan en el PPIP.</li> <li>– ¿Cuándo se denegaría a una persona el acceso a la instalación o a una zona restringida? ¿Se mantiene un registro? Verifíquese.</li> </ul> </li> </ul>		
Observaciones:		
Medidas exigidas por el explotador (si es necesario):		
Medidas del inspector (si es necesario):		

<b>3 Control del acceso a la zona restringida</b>	<input type="checkbox"/> Conforme	<input type="checkbox"/> Se requiere medida
<p>Referencias del plan:</p> <p>Posibles preguntas para el OPIP/personal de protección y medidas de seguimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Qué identificación es válida para acceder a una zona restringida o permanecer en ella? Verifíquese.</li> <li>• ¿Qué procedimientos se aplican para expedir pases, registrar su expedición y registrar su pérdida? Verifíquese.</li> <li>• ¿Qué procedimientos se aplican para verificar la identidad de los funcionarios gubernamentales? Verifíquese entrevistando a un funcionario gubernamental en la instalación o en el buque o mediante observación.</li> <li>• ¿Qué procedimientos se aplican para verificar la identidad de los equipos de respuesta a las emergencias?</li> <li>• ¿Qué procedimientos se aplican para verificar la identidad de los visitantes, los conductores de camiones y la tripulación? Verifíquese mediante entrevista u observación.</li> <li>• ¿Cómo se controlan las llaves y los pases para las zonas restringidas? Verifíquense los registros.</li> <li>• ¿Cuál es el proceso para notificar la pérdida de llaves, pases o tarjetas de acceso? ¿Se mantiene un registro de las pérdidas? Compruébese.</li> <li>• ¿Están sujetas las personas a medidas de protección adicionales cuando trabajen en zonas restringidas? Verifíquese mediante observación.</li> <li>• ¿Se registran las personas que entran en la instalación o en la zona restringida? En caso afirmativo, verifíquese el registro.</li> <li>• ¿Cuál es el procedimiento para el acceso de la tripulación? ¿Qué procedimientos se aplican para garantizar que sólo se permite volver al buque a los miembros de la tripulación que cuenten con autorización? Verifíquese esta información con el OPB.</li> <li>• ¿Qué procedimientos se aplican para los visitantes en cuanto al acceso a zonas restringidas o al buque? Verifíquese mediante observación cuando sea posible.</li> </ul>		
Observaciones:		
Medidas exigidas por el explotador (si es necesario):		
Medidas adoptadas por el inspector (si es necesario):		
<b>4 Manipulación de la carga</b>	<input type="checkbox"/> Conforme	<input type="checkbox"/> Se requiere medida
<p>Referencias del plan:</p> <p>Posibles preguntas para el OPIP/personal de protección y medidas de seguimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Qué procedimientos se utilizan para evitar la manipulación indebida de la carga? Verifíquese mediante observación.</li> <li>• ¿Cómo se identifica y acepta la carga para su embarque en los buques? Verifíquese mediante observación.</li> <li>• ¿Cuánto tiempo se almacena la carga en la instalación antes del embarque? ¿Hay zonas de almacenamiento temporal? ¿Cómo se inspecciona esta carga antes del embarque?</li> <li>• ¿Hay un inventario de cargas peligrosas? ¿Se separan estas cargas del resto de la carga en la instalación portuaria? ¿Están sujetas a procedimientos de protección adicionales? En caso afirmativo, ¿se señalan estos procedimientos en el PPIP? Verifíquese.</li> <li>• ¿Transportan los vehículos la carga inspeccionada? En caso afirmativo, ¿de qué manera? ¿Se señalan estos procedimientos en el PPIP? Compruébese.</li> </ul>		
Observaciones:		
Medidas exigidas por el puerto (si es necesario):		
Medidas del inspector (si es necesario):		
<b>5 Entrega de las provisiones del buque</b>	<input type="checkbox"/> Conforme	<input type="checkbox"/> Se requiere medida
<p>Referencias del plan:</p> <p>Posibles preguntas para el OPIP/personal de protección y medidas de seguimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cómo se informa a los guardias de protección de las entregas de las provisiones del buque? Verifíquese.</li> <li>• ¿Se programan todas las entregas de las provisiones del buque por adelantado?</li> </ul>		
Observaciones:		
Medidas exigidas por el explotador (si es necesario):		
Medidas adoptadas por el inspector (si es necesario):		

<b>6 Procedimientos de protección para la vigilancia</b>	<input type="checkbox"/> <b>Conforme</b>	<input type="checkbox"/> <b>Se requiere medida</b>
Referencias del plan:		
Posibles preguntas para el OPIP/personal de protección y medidas de seguimiento:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alarmas, detectores de movimiento y luces             <ul style="list-style-type: none"> <li>– ¿Quién responde a las activaciones de las alarmas? ¿Es local la empresa de alarmas? ¿Están conectadas las alarmas con la policía?</li> <li>– ¿Son las alarmas silenciosas o audibles? Inspecciónense las alarmas mediante pruebas.</li> <li>– ¿Dónde se encuentran los dispositivos de detección del movimiento? Inspecciónense mediante pruebas.</li> <li>– ¿Quién es responsable de garantizar que la iluminación de la instalación funciona correctamente? Verifíquese.</li> <li>– ¿Cuáles son los procedimientos de mantenimiento para las alarmas, los detectores de movimiento y las luces? Verifíquese.</li> </ul> </li> <li>• Salas de control/vigilancia             <ul style="list-style-type: none"> <li>– ¿Está restringida esta zona?</li> <li>– ¿Está señalizada? Verifíquese la señalización.</li> <li>– ¿Quién tiene acceso? ¿Cómo se controla/protege el acceso? Verifíquese.</li> <li>– ¿Cuántas personas están de servicio a lo largo del día? ¿Tienen otras responsabilidades de protección que puedan distraerlas de la vigilancia de las cámaras? ¿Se queda la sala de control en algún momento sin personal?</li> <li>– ¿Cómo se mantiene el equipo de vigilancia? ¿Se guardan los registros de mantenimiento e incidencias en la sala de control? Inspecciónense los registros si se guardan en la sala de control.</li> <li>– ¿Se graban imágenes cuando las cámaras se activan por movimientos, graban continuamente o no pueden grabar?</li> <li>– ¿Cuál es la duración del tiempo de grabación? ¿Cuánto tiempo se conservan las grabaciones antes de que se grabe encima?</li> </ul> </li> <li>• Rondas de protección             <ul style="list-style-type: none"> <li>– ¿Quién realiza las rondas de protección? ¿Qué incluyen las rondas de protección? ¿Se verifican los pases y se interroga a las personas desconocidas en las rondas de protección?</li> <li>– ¿Se registran los tiempos y resultados? Verifíquese dichos registros.</li> <li>– ¿Se llevan a cabo exploraciones de protección antes (o después) de que un buque realice una operación de interfaz con el puerto? ¿Cuál es el procedimiento para las exploraciones de protección? Verifíquese con el personal de la instalación.</li> <li>– ¿Se patrullan todas las zonas restringidas? En caso afirmativo, ¿con qué frecuencia?</li> </ul> </li> <li>• Protección en el agua             <ul style="list-style-type: none"> <li>– ¿Quién patrulla por la orilla de la instalación portuaria?</li> <li>– ¿Cómo se pone en contacto el OPIP con la policía o el proveedor de servicios para que le presten ayuda? Verifíquese el número de contacto en el PPIP.</li> <li>– ¿Incluyen las rondas de protección una patrulla por la orilla y el terreno contiguo a ella? ¿Quién realiza las patrullas en los terrenos contiguos a la orilla? ¿Con qué frecuencia?</li> <li>– Hay cámaras de vigilancia que controlen la orilla de la instalación portuaria? ¿Graban la actividad? En caso afirmativo, ¿de qué manera?</li> </ul> </li> </ul>		
Observaciones:		
Medidas exigidas por el explotador (si es necesario):		
Medidas adoptadas por el inspector (si es necesario):		

<b>7</b>	<b>Procedimientos de respuesta a las amenazas, los fallos y los sucesos que afecten a la protección</b>	<input type="checkbox"/> Conforme	<input type="checkbox"/> Se requiere medida
Referencias del plan: Posibles preguntas para el OPIP/personal de protección y medidas de seguimiento:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Notificación de amenazas y sucesos que afecten a la protección                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– ¿Cuáles son los procedimientos para notificar las actividades sospechosas?</li> <li>– ¿Utiliza el personal de la instalación informes sobre los sucesos que afecten a la protección? ¿Se registran estos sucesos? Inspecciónense los registros. ¿Se presentan a la autoridad designada?</li> <li>– ¿Qué procedimientos utiliza el personal de la instalación después de recibir una amenaza de bomba por teléfono, al descubrir un paquete sospechoso en el muelle o al detectar una persona o actividad sospechosa en la instalación? Verifíquese interrogando al personal de la instalación.</li> </ul> </li> <li>• Procedimientos de respuesta                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– ¿Qué debe hacer el OPIP cuando se le notifica el aumento del nivel de protección?</li> <li>– ¿Cómo responde el OPIP a una amenaza o un fallo que afecten a la protección específicos? Verifíquese mediante los procedimientos de respuesta del PPIP.</li> <li>– ¿Cómo responde el personal con responsabilidades en materia de protección a una amenaza o un fallo que afecten a la protección específicos? Verifíquese que la respuesta coincida con el procedimiento señalado en el PPIP.</li> </ul> </li> </ul>			
Observaciones:			
Medidas exigidas por el explotador (si es necesario):			
Medidas adoptadas por el inspector (si es necesario):			

<b>8</b>	<b>Comunicaciones de protección</b>	<input type="checkbox"/> Conforme	<input type="checkbox"/> Se requiere medida
Referencias del plan: Posibles preguntas para el OPIP/personal de protección y medidas de seguimiento:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Dispone el personal de radios para las comunicaciones de protección?</li> <li>• ¿Qué canal se utiliza para las comunicaciones de protección? Verifíquese con otros miembros del personal.</li> <li>• Compruébese el sistema de comunicaciones y el sistema de seguridad (radio, teléfono, etc.) pidiendo al OPIP que se ponga en contacto con alguna persona en la instalación o a bordo del buque.</li> <li>• ¿Se utilizan otros procedimientos de comunicaciones cuando se incrementa el nivel de protección? Verifíquese.</li> <li>• Cuando se utilicen señales para informar al personal de la instalación de un cambio en el nivel de protección, dichas señales se inspeccionarán y se preguntará al personal si conoce su uso.</li> <li>• Pídase al personal que identifique al OPIP.</li> <li>• Pregúntese al OPIP si el buque (o su agente) informa a la instalación de su nivel de protección antes de la llegada. ¿Cómo se comunica esta información? Verifíquese.</li> <li>• ¿Cuáles son los procedimientos de mantenimiento para el equipo de comunicaciones? Verifíquese.</li> <li>• Pregúntese al OPIP en qué circunstancias debería cumplimentarse la DPM.</li> <li>• ¿Quién tiene la autoridad de cumplimentar una DPM en la instalación? Verifíquese que la respuesta coincide con el PPIP y/o las personas enumeradas.</li> <li>• ¿Cómo se establecen los procedimientos de comunicación cuando un buque realiza una operación de interfaz? Verifíquese esta información con el OPB.</li> <li>• Si se utiliza una radio o un teléfono celular, compruébese su funcionamiento pidiendo al OPIP que se ponga en contacto con el buque.</li> <li>• ¿Cómo se coordina la entrega y la inspección de las provisiones del buque? Verifíquese esta información con el OPB.</li> <li>• ¿Cómo se transmite la información relativa al contacto de los oficiales de protección recíprocos, la activación del SSAS, y las amenazas, fallos y sucesos que afecten a la protección? Verifíquese con el OPB.</li> <li>• ¿Cómo se controla el acceso de la tripulación? Verifíquese con el OPB.</li> </ul>			
Observaciones:			
Medidas exigidas por el explotador (si es necesario):			
Medidas adoptadas por el inspector (si es necesario):			

<b>9 Auditorías y enmiendas</b>	<input type="checkbox"/> Conforme	<input type="checkbox"/> Se requiere medida
Referencias del plan: Posibles preguntas para el OPIP/personal de protección y medidas de seguimiento: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Se basan las auditorías anuales del PPIP en la fecha de la aprobación del plan original?</li> <li>• ¿Se realizan las auditorías cuando hay un explotador nuevo o se produce un cambio de las operaciones o del lugar o una modificación de la instalación portuaria que pueda afectar a su protección?</li> <li>• ¿Hay pruebas (en forma de planes de auditoría, informes de auditoría, actas de reunión, registros de medidas de seguimiento o correctivas) de que estén llevándose a cabo auditorías?</li> <li>• ¿Cuenta la persona que realizó la auditoría con la cualificación oficial y experiencia laboral pertinentes? Verifíquese solicitando muestras de informes de auditorías anteriores.</li> </ul>		
Observaciones:		
Medidas exigidas por el explotador (si es necesario):		
Medidas adoptadas por el inspector (si es necesario):		
<b>10 Procedimientos para el permiso de tierra y los visitantes del buque</b>	<input type="checkbox"/> Conforme	<input type="checkbox"/> Se requiere medida
Referencias del plan: Posibles preguntas para el OPIP/personal de protección y medidas de seguimiento: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cuáles son los procedimientos que se utilizan para facilitar el permiso de tierra? Verifíquense con el PPIP.</li> <li>• ¿Quién es el responsable de acompañar o vigilar continuamente a la gente de mar que transite por zonas restringidas del puerto? Verifíquese con el personal de protección identificado como responsable.</li> </ul>		
Observaciones:		
Medidas exigidas por el explotador (si es necesario):		
Medidas adoptadas por el inspector (si es necesario):		
<b>11 Procedimientos para las operaciones de interfaz con las actividades de protección del buque</b>	<input type="checkbox"/> Conforme	<input type="checkbox"/> Se requiere medida
Referencias del plan: ¿Cuáles son los procedimientos que se utilizan? Verifíquense mediante el PPIP.		
Medidas exigidas por el explotador (si es necesario):		
Medidas adoptadas por el inspector (si es necesario):		
<b>12 Procedimientos de evacuación</b>	<input type="checkbox"/> Conforme	<input type="checkbox"/> Se requiere medida
Referencias del plan: Posibles preguntas para el OPIP/personal de protección y medidas de seguimiento:		
Observaciones:		
Medidas exigidas por el explotador (si es necesario):		
Medidas adoptadas por el inspector (si es necesario):		
<b>13 Procedimientos de protección para salvaguardar el plan de protección</b>	<input type="checkbox"/> Conforme	<input type="checkbox"/> Se requiere medida
Referencias del plan: • ¿Se pone a disposición el PPIP sólo de las personas con una necesidad legítima de conocer la manera de cumplir con sus cometidos oficiales u obligaciones contractuales? • ¿Se gestiona el PPIP con la atención debida y sólo de conformidad con los procedimientos autorizados? • ¿Se guarda el PPIP en un lugar seguro al que sólo se accede con arreglo a los procedimientos autorizados?		
Observaciones:		
Medidas exigidas por el explotador (si es necesario):		
Medidas adoptadas por el inspector (si es necesario):		



## Apéndice 2.12

### Datos de los puntos de contacto de la autoridad nacional

Fuente: Circular N° 2514 de la OMI, diciembre de 2003

1	Tipo de contacto*	
2	Organización/Autoridad/ Departamento	
3	Nombre	
4	Apellidos	
5	Título (Sr., Sra.)	
6	Cargo	
7	Responsabilidades específicas	
8	Condición de la autorización†	
9	Dirección	
10	Teléfono	
11	Facsímil	
12	Móvil	
13	Correo electrónico	
14	Télex	

\* Se utilizará un ejemplar del modelo para cada organización, en función de su tipo de contacto:

- Autoridades nacionales encargadas de la protección de los buques
- Autoridades nacionales encargadas de la protección de las instalaciones portuarias
- Entidades designadas para recibir alertas de protección del buque
- Entidades designadas para recibir notificaciones sobre protección marítima de otros Gobiernos Contratantes
- Entidades designadas para recibir solicitudes de asistencia en sucesos que afecten a la protección
- Nombres de organizaciones de protección reconocidas (OPR) designadas por el Estado.

† La condición de la autorización es sólo aplicable en el caso de las organizaciones de protección reconocidas.

## Apéndice 2.13

### Datos de las instalaciones portuarias

Fuente: Circular N° 2514 de la OMI, diciembre de 2003

1	Datos del puerto	Nombre del puerto	
		Estado*	
		Número de identificación del puerto	
		Localizador de la ONU	
2	Nombre de la instalación portuaria		
3	Número asignado a la instalación portuaria <sup>†</sup>		
4	Nombres alternativos para el puerto (si procede)		
5	Descripción de la instalación portuaria		
6	Situación	Longitud	
		Latitud	
7	Punto de contacto sobre protección de la instalación portuaria		
8	La instalación portuaria ha participado en un acuerdo alternativo		
9	La instalación portuaria ha aprobado el plan de protección de la instalación portuaria		
10	Fecha de la aprobación original del plan de protección de la instalación portuaria		
11	Fecha del examen más reciente del plan de protección de la instalación portuaria		
12	Fecha de expedición de la declaración de cumplimiento más reciente, si procede		
13	¿Se ha retirado dicho plan de protección de la instalación portuaria?		
14	Fecha de retirada del plan de protección de la instalación portuaria		

\* Si el puerto está abierto o cerrado.

<sup>†</sup> Debe evitarse la duplicación del número de instalación portuaria.

## Apéndice 2.14

### Informe sobre la imposición de una medida de control y cumplimiento

Fuente: MSC/Circ.1111, junio de 2004

(Autoridad que presenta el informe)	Copia a:	El Capitán La dependencia administrativa del funcionario debidamente autorizado	
(Dirección)	Si se adoptan medidas de control que no sean medidas administrativas de menor importancia, se enviarán copias adicionales de este informe a:		
(Teléfono y facsímil)		La Administración <input type="checkbox"/> La organización de protección reconocida <input type="checkbox"/> La OMI <input type="checkbox"/> El Estado rector del próximo puerto de escala del buque (si se deniega la entrada o se expulsa al buque del puerto) <input type="checkbox"/>	
1	Nombre de la autoridad que presenta el informe:	2	Fecha de la inspección: .....
3	Lugar de la inspección: .....		
4	Nombre del buque: .....	5	Pabellón del buque: .....
6	Tipo de buque: .....	7	Distintivo de llamada: .....
8	Nº IMO: .....	9	Arqueo bruto: .....
10	Año de construcción: .....		
11	Organización de protección reconocida: .....		
12	Propietario registrado (datos tomados del registro sinóptico continuo (RSC)): .....		
13	Fletador a casco desnudo registrado, si procede (datos tomados del RSC): .....		
14	Compañía (datos tomados del RSC): .....		
15	Nº de la OMI de identificación de la compañía: .....		
16	Autoridad que ha expedido el ISSC: .....	17	Fechas de expedición/vencimiento: .....
18	Nivel de protección del buque: .....		
19	Motivo(s) del incumplimiento: .....		
	.....		
	.....		
	.....		
	.....		
20	Medidas adoptadas por el funcionario debidamente autorizado: .....		
	.....		
	.....		

21 Medidas de control específicas adoptadas (indíquese como sigue: "x" medidas adoptadas, "-" no se han adoptado medidas)

- Ninguna
- Medidas administrativas de menor importancia
- Inspección más detallada
- Demora de la salida del buque
- Restricción de las operaciones del buque
  - Modificación o interrupción de las operaciones de carga
  - Traslado del buque a otro lugar del puerto
- Detención del buque
- Denegación al buque de la entrada en el puerto
- Expulsión del buque del puerto

22 Medidas correctivas adoptadas por el buque o la compañía: .....

.....

.....

Oficina expedidora: ..... Funcionario debidamente autorizado:

Nombre: .....

Teléfono/facsímil: ..... Firma: .....



# Sección 3 – Responsabilidades de los explotadores de una instalación portuaria y un puerto en materia de protección

## 3.1 Introducción

**3.1.1** En esta sección se proporciona orientación sobre las responsabilidades en materia de protección de los explotadores de una instalación portuaria y de un puerto estipuladas en las medidas de protección marítima. Tras una descripción general del marco de protección, se ofrece orientación sobre:

- .1 los niveles de protección;
- .2 las declaraciones de protección marítima;
- .3 el personal encargado de la protección;
- .4 las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias (EPIP);
- .5 los planes de protección de las instalaciones portuarias (PPIP);
- .6 la implantación del PPIP;
- .7 la protección del puerto; y
- .8 las directrices para los puertos y los puertos deportivos no regidos por el Convenio SOLAS.

**3.1.2** Esta orientación se dirige principalmente a los responsables de la protección de la instalación portuaria, aunque también resulta pertinente para quienes tengan responsabilidades de protección de la instalación portuaria y para los funcionarios del Gobierno que las regulan.

**3.1.3** Para facilitar la comparación de las responsabilidades de los explotadores de una instalación portuaria con las de los Gobiernos y sus autoridades designadas, en el cuadro que se presenta a continuación se indican las subsecciones y los párrafos equivalentes que figuran en la sección 2.

Responsabilidades del explotador de la instalación portuaria	Medidas de protección marítima	Referencias cruzadas a las responsabilidades de las autoridades designadas
3.2.1–3.2.3	Definición de la instalación portuaria	2.8.1–2.8.12
3.2.5–3.2.8	Organizaciones de protección reconocidas	2.5
3.2.9–3.2.10	Acuerdos alternativos sobre protección	2.13
3.2.11	Disposiciones de protección equivalentes	2.14
3.3	Cambios en los niveles de protección	2.6
3.4	Declaraciones de protección marítima	2.7
3.5.1–3.5.6	Oficiales de protección de la instalación portuaria	2.8.19–2.8.24
3.6	Evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias	2.8.25–2.8.33
3.7	Planes de protección de las instalaciones portuarias	2.8.34–2.8.42
3.8.8	Notificación de sucesos que afectan a la protección marítima	2.9.37
3.9	Protección del puerto	2.18.16–2.18.20
3.9.3–3.9.8	Comités de protección portuaria	2.8.17–2.8.18
3.10	Directrices para los puertos y los puertos deportivos no regidos por el Convenio SOLAS	2.18.3–2.18.15

## 3.2 Marco de protección

### Definición de la instalación portuaria

**3.2.1** En las medidas de protección marítima, una *instalación portuaria* se define como el lugar donde se produce la interfaz buque-puerto. Los Gobiernos son responsables de identificar las instalaciones portuarias a las que se aplican las medidas de protección marítima y determinar hasta qué punto se aplican a instalaciones que en ocasiones prestan servicio a buques en viajes internacionales. Sin embargo, los explotadores de una instalación portuaria pueden contribuir a este proceso atendiendo las solicitudes de información sobre los tipos y la frecuencia de los buques que utilizan la instalación portuaria, los servicios que prestan, la carga manipulada, el número y el origen de los pasajeros y otra información relacionada con la protección.

**3.2.2** Una vez que se haya determinado que a una instalación portuaria se le aplican las medidas de protección marítima, el siguiente paso consiste en establecer sus límites geográficos. La experiencia adquirida hasta la fecha indica que este proceso puede plantear dificultades, debido a la necesidad de examinar detenidamente una serie de factores, entre los que se incluyen los siguientes:

- .1 dónde embarcan y desembarcan los pasajeros;
- .2 dónde se manipulan las mercancías peligrosas o las cargas de gran valor;
- .3 dónde se embarcan, desembarcan y almacenan los contenedores (tanto a corto como a largo plazo);
- .4 la importancia económica de la instalación portuaria;
- .5 la proximidad de la instalación portuaria a zonas pobladas;
- .6 las zonas de riesgo o vulnerabilidad identificadas en la EPIP;
- .7 la ubicación de las tuberías y válvulas conexas (inclusive las situadas en el lado del mar);
- .8 la ubicación de las barreras naturales (por ejemplo, límites del arbolado, canales de desagüe y aspiraciones); y
- .9 la ubicación de las barreras artificiales existentes (por ejemplo, vallas, muros, carreteras y puertas de acceso).

**3.2.3** La experiencia adquirida ha demostrado asimismo la conveniencia de considerar la elaboración de un plano que delimite la zona de cada una de las instalaciones portuarias, ya que éste puede:

- .1 presentar los límites de una manera clara y que se entienda fácilmente;
- .2 mostrar todas las características naturales y artificiales que forman los límites o sean adyacentes a éstos;
- .3 insertarse en la EPIP y en el PPIP;
- .4 incluir distancias, direcciones y coordenadas; y
- .5 modificarse fácilmente para reflejar futuros cambios en los límites o las características existentes.

**3.2.4** Las orientaciones para elaborar un plano pueden descargarse del siguiente sitio en la Red:  
[www.infrastructure.gov.au/transport/security/maritime/pdf/GuidancePaperMappingStandardsfor-Ports.pdf](http://www.infrastructure.gov.au/transport/security/maritime/pdf/GuidancePaperMappingStandardsfor-Ports.pdf)

### Organizaciones de protección reconocidas

**3.2.5** Como se ha indicado en la subsección 2.5, las organizaciones de protección reconocidas (OPR) podrán asesorar a las instalaciones portuarias en materia de EPIP y PPIP, incluida su realización.

**3.2.6** Las autoridades portuarias y los explotadores de instalaciones portuarias pueden ser designados OPR si poseen los conocimientos pertinentes en materia de protección (véase el apéndice 2.3: «Criterios para seleccionar las organizaciones de protección reconocidas»).

**3.2.7** Las OPR no pueden aprobar, verificar ni certificar el producto del trabajo que han desarrollado o para cuyo desarrollo han recurrido a subcontratistas.

**3.2.8** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que cuando el explotador de un puerto o una instalación portuaria se propone celebrar un contrato para recibir los servicios de una OPR, las sólidas prácticas comerciales alientan la preparación por escrito de un acuerdo oficial firmado por ambas partes. Como mínimo, dicho acuerdo debería:

- .1 especificar el alcance y la duración del trabajo;
- .2 indicar los principales puntos de contacto dentro del puerto o de la instalación portuaria y la OPR;
- .3 especificar los datos que deben facilitarse a la Administración portuaria o al explotador de la instalación portuaria;
- .4 definir la legislación, las políticas, los procedimientos y otros instrumentos de trabajo que deberán proporcionarse a la OPR;
- .5 indicar los registros que la OPR debe mantener y, según sea necesario, facilitar;
- .6 indicar toda notificación que deba realizarse periódicamente, incluidos los cambios en la capacidad (por ejemplo, pérdida de personal clave); y
- .7 especificar un proceso para resolver los problemas relacionados con el rendimiento.

### **Acuerdos alternativos sobre protección**

**3.2.9** Los acuerdos alternativos sobre protección (ASA) son acuerdos concertados entre Gobiernos nacionales sobre la manera de implantar las medidas de protección marítima para viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas dentro de su jurisdicción (subsección 2.13). Hasta la fecha, estos acuerdos abarcan habitualmente servicios internacionales de transbordadores y abordan temas tales como la aceptación de pequeñas diferencias en las prescripciones reglamentarias y las disposiciones de protección.

**3.2.10** Los explotadores de puertos e instalaciones portuarias cubiertos por estos acuerdos deberían garantizar que tienen pleno conocimiento de las repercusiones para sus operaciones.

### **Disposiciones de protección equivalentes**

**3.2.11** En el caso de instalaciones portuarias en las que se realizan operaciones limitadas o especiales, por ejemplo terminales anexos a fábricas o muelles utilizados ocasionalmente (subsección 2.14), podría ser adecuado que los explotadores implanten medidas de protección equivalentes a las prescritas en las medidas de protección marítima. Podría incluirse información detallada sobre las disposiciones de protección equivalentes (ESA) en el plan de protección de la instalación portuaria.

## **3.3 Cambios en los niveles de protección**

**3.3.1** Los Gobiernos son responsables de establecer niveles de protección y de comunicar rápidamente los cambios en dichos niveles a aquellos que necesiten ser informados, entre los que se incluyen los explotadores de puertos e instalaciones portuarias (subsección 2.6). Ello exige que los Gobiernos, generalmente a través de sus autoridades designadas, recojan y actualicen un conjunto preciso de datos de contacto. A su vez, ello exige que los explotadores de los puertos y las instalaciones portuarias comuniquen con prontitud los cambios en los datos de contacto.

**3.3.2** Además de tener planes de protección que especifiquen las medidas de protección y los procedimientos establecidos en cada uno de los niveles de protección, los explotadores de puertos e instalaciones portuarias deberían asegurarse de que sus planes indiquen las medidas y los procedimientos que se implantarán cuando un buque funcione a un nivel de protección, establecido por su Administración, más elevado que el nivel aplicable a sus puertos o instalaciones portuarias.

**3.3.3** La experiencia adquirida hasta la fecha ofrece ejemplos de lo siguiente:

- .1 en el caso de los explotadores de puertos, se identifica como punto de contacto el oficial de protección portuaria (OPP);
- .2 en el caso de los explotadores de la instalación portuaria, se identifica como punto de contacto el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP);
- .3 en cada caso, se identifica el gestor del OPP/OPIP como suplente;
- .4 en el caso de los puertos con un OPP, el canal de notificación de cambios puede ser un proceso en tres etapas:
  - la autoridad designada al OPP;
  - el OPP a los OPIP y a otras partes interesadas del puerto;
  - los OPIP al personal clave de la instalación y a los oficiales de protección del buque (OPB);
- .5 en el caso de puertos sin ningún OPP, el canal de notificación de cambios puede ser un proceso en dos etapas:
  - la autoridad designada a los OPIP y a otras partes interesadas del puerto;
  - los OPIP al personal clave de la instalación y a los OPB;
- .6 los OPP/OPIP que someten periódicamente a prueba las líneas de comunicación; y
- .7 los múltiples medios para establecer comunicación con los puntos de contacto, por ejemplo, teléfono, correo electrónico y fax.

## **3.4 Declaraciones de protección marítima**

**3.4.1** Una declaración de protección marítima (DPM) es un acuerdo escrito concertado entre una instalación portuaria y un buque que utiliza dicha instalación sobre sus respectivas responsabilidades de protección durante la escala (subsección 2.7). La prescripción para que una instalación portuaria solicite, elabore y conserve una DPM la determina la autoridad designada e incluye las condiciones en las que los buques y las instalaciones portuarias podrán solicitar una DPM.

**3.4.2** Las medidas de protección marítima contienen un modelo de formulario de DPM entre una instalación portuaria y un buque (véase el apéndice 3.1: «Modelo de declaración de protección marítima»). Además de incluir información sobre la identidad de la instalación portuaria y el buque, dicho formulario especifica el tipo de actividad que se cubrirá, su duración y el nivel de protección aplicable a la interfaz buque-puerto en cuestión. Si un buque funciona a un nivel de protección superior al de la instalación portuaria, la interfaz buque-puerto debería tener lugar al nivel de protección más elevado.

**3.4.3** Normalmente incumbe completar la DPM al OPIP. No obstante, si la autoridad designada determina otra cosa, podrá cumplimentarla otra persona responsable de la protección en tierra, en nombre de la instalación portuaria. Una vez completada, irá firmada y fechada tanto por el OPIP o el suplente designado por la autoridad designada como por el capitán del buque o el OPB. A menos que se den circunstancias excepcionales, la DPM sólo surtirá efecto una vez que la hayan firmado ambas partes en un idioma común a éstas.

**3.4.4** Cuando un buque solicite una DPM, la instalación portuaria acusará recibo de dicha solicitud; no obstante, la instalación portuaria no tiene que atender la solicitud.

**3.4.5** Cuando una instalación portuaria solicite una DPM, el capitán del buque o el OPB acusará recibo de dicha solicitud; en este caso, el buque atenderá la solicitud si desea realizar una operación de interfaz con la instalación portuaria.

**3.4.6** En el párrafo 2.7.3 se indican las condiciones en las que podrá solicitarse una DPM, y dichas condiciones deberían estar documentadas en el plan de protección de la instalación portuaria (PPIP).

**3.4.7** El PPIP debería especificar los procedimientos que habrán de seguirse y las medidas y procedimientos de protección que habrán de implantarse al atender una solicitud de DPM o al solicitar una DPM. En el caso de una interfaz buque-puerto, tales medidas y procedimientos de protección podrían incluir la correspondiente responsabilidad aceptada por la instalación portuaria y el buque con arreglo a sus planes de protección, a saber:

- .1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección;
- .2 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
- .3 controlar el acceso al buque y a la instalación portuaria;
- .4 vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de atraque y los alrededores del buque;
- .5 vigilar el buque, incluidas las zonas de atraque y los alrededores del buque;
- .6 manipular la carga y los equipajes no acompañados;
- .7 vigilar la entrega de las provisiones del buque;
- .8 controlar el embarco de las personas y sus efectos;
- .9 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección entre el buque y la instalación portuaria.

**3.4.8** La experiencia adquirida hasta la fecha ofrece ejemplos de las siguientes prácticas:

- .1 cuando las medidas de protección de la instalación portuaria documentadas en la DPM se extraen del PPIP, se tiene cuidado de omitir información confidencial sobre protección, como las normas de protección;
- .2 el OPIP notifica a la autoridad designada si un buque:
  - por cualquier motivo rechaza la solicitud de una DPM (además de denegarle la entrada a la instalación);
  - que solicita una DPM tiene un nivel de protección 3;
- .3 la DPM se archiva durante tres años (plazo que puede ser superior al mínimo especificado por la autoridad designada), a fin de conocer cualesquiera tendencias en las solicitudes de DPM; y
- .4 en las instalaciones portuarias que en ocasiones utilizan los buques regidos por el Convenio SOLAS, la persona en tierra responsable de la protección en tierra (en lugar del OPIP) está claramente autorizada para acordar una DPM con un buque regido por el Convenio SOLAS que desee realizar una operación de interfaz buque-puerto en la instalación.

## **3.5 Personal encargado de la protección**

### **Oficiales de protección de la instalación portuaria**

**3.5.1** Cada uno de los explotadores de una instalación portuaria designada nombrará un oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP). Véanse los párrafos 2.8.19 a 2.8.24 para obtener más información. Cada uno de los OPIP establece y mantiene la protección de su instalación portuaria y es responsable de mantener contactos eficaces con los oficiales de las compañías para la protección marítima (OCPM) y los OPB de los buques que utilicen su instalación portuaria, de los que depende el funcionamiento eficaz de las medidas de protección marítima.

**3.5.2** Un mismo OPIP podrá ser responsable de más de una instalación portuaria. Asimismo, el OPIP recibirá el apoyo necesario para desempeñar las tareas que se enumeran a continuación, incluido el acceso a la formación prescrita.

**3.5.3** Entre las tareas de un OPIP se incluyen las siguientes:

- .1 llevar a cabo una evaluación completa de la instalación portuaria, tomando en consideración la EPIP aprobada;
- .2 garantizar la elaboración y el mantenimiento del PPIP;
- .3 implantar el PPIP y someterlo a prueba;
- .4 realizar periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que se han establecido las medidas de protección adecuadas;
- .5 recomendar e incluir, según proceda, modificaciones en el PPIP a fin de subsanar deficiencias y tener en cuenta los cambios que haya en la instalación portuaria;
- .6 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia entre el personal de la instalación portuaria;
- .7 asegurarse de que se ha impartido la formación adecuada al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;
- .8 informar a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria y llevar un registro de los mismos;
- .9 coordinar la implantación del PPIP con los pertinentes OCPM y OPB;
- .10 coordinarse con los servicios de protección necesarios;
- .11 asegurarse de que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;
- .12 garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección;
- .13 mantenerse en contacto y coordinar las medidas oportunas con un OPB si se le comunica que:
  - un buque se encuentra en un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria;
  - un buque tiene dificultades para cumplir las medidas de protección marítima aplicables, incluidas las instrucciones impartidas por el Gobierno Contratante si la instalación portuaria se encuentra en el nivel de protección 3; o para implantar las medidas y procedimientos pertinentes especificados en el PPB;
- .14 informar a la autoridad competente de un buque que se encuentre a un nivel de protección superior al de la instalación portuaria;
- .15 ayudar a los OPB a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se les pida.

**3.5.4** En relación con la última tarea arriba señalada, los OPIP deberían intentar activamente facilitar el permiso de tierra de la tripulación de los buques, los cambios de tripulación y el acceso de visitantes a los buques, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

**3.5.5** Cada una de las personas que desempeñen las tareas de un OPIP debería poder demostrar de manera satisfactoria que cuenta con las competencias enumeradas en el apéndice 3.2: «Matriz de competencia para los oficiales de protección de la instalación portuaria». Debería considerarse que las personas que han superado satisfactoriamente un curso de formación para OPIP reconocido por la autoridad designada han cumplido esta prescripción.

**3.5.6** La experiencia adquirida hasta la fecha incluye ejemplos de OPIP y de personas que han sido nombradas para llevar a cabo sus tareas:

- .1 a los que se exige poseer documentos probatorios de su nombramiento y formación;

- .2 a los que se exige contar con acreditaciones para fines de protección, máxime si tienen acceso a información confidencial sobre protección facilitada por el Gobierno Contratante (por ejemplo, información sobre amenazas nacionales);
- .3 a los que sólo se ha designado de entre los empleados de la instalación portuaria, es decir, los OPIP contratados no proceden de una empresa externa (por ejemplo, una empresa de seguridad o de consultoría);
- .4 que poseen una lista aprobada y documentada de tareas relacionadas o no con la protección (las tareas no relacionadas con la protección no deberían interferir con la capacidad de llevar a cabo las tareas de protección);
- .5 que son miembros activos de comités de protección portuaria; y
- .6 que informan a un miembro superior del equipo de gestión del explotador de la instalación portuaria.

### Otros miembros del personal de la instalación portuaria con funciones de protección

**3.5.7** Asimismo se exige a otros miembros del personal con funciones de protección (por ejemplo, guardias, oficiales encargados del control de acceso, oficiales encargados de la formación y administradores de la instalación portuaria pertinentes) que tengan los conocimientos y la formación necesarios para llevar a cabo las tareas que les han sido asignadas. Dicho personal debería poder demostrar de manera satisfactoria que cuenta con las competencias enumeradas en el apéndice 3.3: «Matriz de competencia para el personal de la instalación portuaria con tareas de protección». Debería considerarse que las personas que han superado satisfactoriamente un curso de formación reconocido han cumplido esta prescripción.

**3.5.8** La experiencia adquirida hasta la fecha incluye ejemplos de otros miembros del personal de la instalación portuaria con funciones en materia de protección:

- .1 a los que se exige que cumplan prescripciones idénticas o similares a las aplicables a los OPIP (véase el párrafo 3.5.5), permitiéndose a dicho personal demostrar su capacidad por los siguientes medios alternativos:
  - tener pruebas de haber prestado un servicio equivalente durante un periodo no inferior a seis meses en el curso de los tres últimos años; o
  - haber superado una prueba aprobada;
- .2 que, antes de que se les asignen sus funciones, reciben un curso de familiarización con los aspectos de protección correspondientes a las tareas de que se trate impartido por el OPIP o una persona con cualificaciones equivalentes, con arreglo a las disposiciones previstas en el PPIP;
- .3 a los que se exige poseer documentos probatorios de su formación; y
- .4 figuran en el PPIP.

### El resto del personal de la instalación portuaria

**3.5.9** El resto del personal de la instalación portuaria debería recibir formación adecuada en materia de protección, a fin de contribuir de manera colectiva a incrementar la protección marítima en la instalación portuaria. Dicho personal debería poder demostrar de manera satisfactoria que cuenta con las competencias enumeradas en el apéndice 3.4: «Matriz de competencia para el personal de la instalación portuaria sin tareas de protección».

**3.5.10** La experiencia adquirida hasta la fecha ofrece ejemplos de personal sin funciones en materia de protección que se prevé:

- .1 reciba un curso de familiarización suficiente que le permita:
  - notificar un suceso que afecte a la protección marítima;

- determinar los procedimientos a seguir cuando reconozca una amenaza para la protección; y
  - participar en los procedimientos de emergencia y contingencia relacionados con la protección;
- .2 reciba formación sobre protección, impartida por el OPIP o una persona con cualificaciones equivalentes, al menos una vez durante su carrera en la instalación portuaria; y
  - .3 posea documentos probatorios de su formación.

### **Acreditaciones para fines de protección**

**3.5.11** Podrá exigirse que los explotadores de instalaciones portuarias cumplan las instrucciones impartidas por su Gobierno sobre la aplicación de cualesquiera procedimientos de acreditación para fines de protección al personal de la instalación portuaria.

**3.5.12** La acreditación para fines de protección permite verificar que el personal cuyas funciones requieran el acceso a zonas restringidas o a información confidencial sobre protección no pone en peligro la protección marítima. Las verificaciones asociadas a estas autorizaciones son más rigurosas que las comprobaciones de antecedentes previas al empleo efectuadas por los explotadores de instalaciones portuarias.

**3.5.13** La experiencia adquirida hasta la fecha incluye ejemplos de Gobiernos que exigen acreditaciones para fines de protección para:

- .1 el administrador superior de una instalación portuaria;
- .2 el OPIP y las personas nombradas para desempeñar las funciones de los OPIP; y
- .3 en algunos casos, todos los que desempeñen cualquier función dentro de las zonas portuarias.

## **3.6 Evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias**

### **Introducción**

**3.6.1** Los Gobiernos, normalmente a través de su autoridad designada, son responsables de llevar a cabo las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias (EPIP) o de autorizar a las OPR para que las realicen en su nombre (subsección 2.5). En la práctica, la realización de EPIP requiere la participación de los explotadores de las instalaciones portuarias, en vista de los profundos conocimientos que poseen acerca de los bienes e infraestructuras de la instalación portuaria, su vulnerabilidad y sucesos anteriores que afectaron a la protección marítima.

**3.6.2** Puede considerarse que la EPIP es un análisis de riesgos de todos los aspectos de las operaciones de la instalación portuaria para determinar qué elemento o elementos de éstas son más susceptibles, y/o tienen más probabilidad, de ser vulnerables. La EPIP es parte integrante y esencial del proceso de elaboración o actualización del PPIP.

### **Realización de la EPIP**

**3.6.3** La EPIP incluirá los cuatro elementos siguientes:

- .1 identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger;
- .2 identificación de las posibles amenazas para esos bienes e infraestructuras y la probabilidad de que se concreten;
- .3 identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas para contrarrestar las amenazas y de los cambios de procedimientos y su grado de eficacia para reducir la vulnerabilidad; y
- .4 identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

**3.6.4** En la sección 5 se describe un instrumento para la evaluación y gestión de riesgos que abarca estos cuatro elementos, junto con una lista de técnicas de evaluación de la protección del puerto que puede consultarse en internet.

### **Elaboración de informes sobre la EPIP**

**3.6.5** Una vez ultimada la EPIP, se elaborará un informe. Dicho informe proporciona los medios por los que se aprueba una EPIP e incluirá:

- .1 un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación;
- .2 una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación;
- .3 una descripción de las medidas que podrían contrarrestar cada uno de esos puntos vulnerables;  
y
- .4 protección contra el acceso o la divulgación no autorizados.

**3.6.6** Como se ha indicado, este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados. Una vez aprobado, algunos Estados Miembros facilitan una copia numerada a una lista aprobada de personas dentro de la autoridad designada y la instalación portuaria y establecen los procedimientos sobre el modo en que deberá conservarse el informe y accederse a él.

### **Cobertura de varias instalaciones en la EPIP**

**3.6.7** Los Gobiernos Contratantes podrán permitir que una EPIP cubra varias instalaciones portuarias si el explotador, la ubicación, el equipo y el diseño de estas instalaciones son similares. Si se permite esa fórmula, se comunicarán los detalles a la OMI.

**3.6.8** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que no se han presentado tales fórmulas a la OMI.

### **Actualización de la EPIP**

**3.6.9** Las EPIP deberán revisarse y actualizarse periódicamente o cuando se registren cambios importantes en la instalación portuaria (párrafos 2.8.25 a 2.8.33).

**3.6.10** La experiencia adquirida hasta la fecha incluye ejemplos de autoridades designadas que elaboran material de orientación en el que recomiendan que las EPIP se actualicen a corto plazo (por ejemplo, en 45 días) tras un cambio importante o un suceso que afecte a la protección marítima en la instalación portuaria, empleándose el término «importante» para describir cambios en las estructuras físicas o las operaciones, o sucesos que puedan afectar a las operaciones del puerto o de la instalación portuaria.

**3.6.11** En ausencia de cambios importantes o sucesos, las EPIP se revisan cada cinco años, mediando un periodo de tiempo más corto (dos a tres años) en el caso de las instalaciones portuarias de grandes dimensiones.

## **3.7 Planes de protección de las instalaciones portuarias**

### **Introducción**

**3.7.1** Para cada instalación portuaria se elaborará y mantendrá un PPIP basado en los resultados de la EPIP aprobada que se haya efectuado en dicha instalación portuaria. En el apéndice 3.5: «Ejemplo de evaluación de la protección de la instalación portuaria y proceso de aprobación del plan», se ofrece un ejemplo del proceso de aprobación de una EPIP y un PPIP, el cual muestra la estrecha interrelación entre las EPIP y los PPIP.

**3.7.2** Los PPIP serán aprobados por la autoridad designada. Las OPR no pueden aprobarlos, pero podrán participar en su preparación.

**3.7.3** La elaboración de los PPIP podrá correr a cargo de los OPIP o las OPR que actúen en su nombre. Cuando las OPR actúan en su nombre, los OPIP siguen siendo responsables de asegurarse de que estén debidamente preparados.

### **Preparación y mantenimiento de los PPIP**

**3.7.4** Todos los PPIP proporcionarán información detallada acerca de:

- .1 medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo de un buque o en la instalación portuaria armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado;
- .2 medidas destinadas a prevenir el acceso no autorizado a la instalación portuaria, a los buques amarrados en ella y a las zonas restringidas de la instalación portuaria;
- .3 procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la instalación portuaria o de la interfaz buque-puerto;
- .4 procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que pueda impartir, en el nivel de protección 3, el Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria;
- .5 procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;
- .6 tareas del personal de la instalación portuaria al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de la instalación portuaria en relación con la protección;
- .7 procedimientos para la interfaz con las actividades de protección del buque;
- .8 procedimientos para el examen periódico del plan y su actualización;
- .9 procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima;
- .10 identificación del OPIP, con sus datos de contacto para las 24 h del día;
- .11 medidas para garantizar la protección de la información contenida en el plan;
- .12 medidas para garantizar la protección eficaz de la carga y del equipo para la manipulación de la carga en la instalación portuaria;
- .13 procedimientos para verificar el plan;
- .14 procedimientos para la respuesta en caso de activación del sistema de alerta de protección de un buque (SSAS) en la instalación portuaria; y
- .15 procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

**3.7.5** Además, los PPIP deberían exponer detalladamente:

- .1 la organización de la protección de la instalación portuaria;
- .2 los enlaces de la organización de protección con otras autoridades competentes, los sistemas de comunicación necesarios para su funcionamiento eficaz en todo momento y los buques que se hallen en la instalación portuaria o en sus inmediaciones;
- .3 las medidas básicas de protección, tanto físicas como operativas, que se han adoptado para el nivel de protección 1;
- .4 las medidas adicionales de protección 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 los procedimientos para las revisiones o auditorías periódicas del PPIP, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias;
- .6 los procedimientos de notificación de sucesos a los pertinentes puntos de contacto de los Gobiernos Contratantes; y
- .7 los procedimientos para interactuar con buques que funcionen a un nivel de protección, establecido por su Administración, superior al aplicable al puerto o a la instalación portuaria.

**3.7.6** En el apéndice 3.6: «Ejemplos de sitios en internet con material de orientación sobre la elaboración, actualización e implantación de planes de protección de las instalaciones portuarias» se indican los sitios en la Red desarrollados por los Estados Miembros para ilustrar el modo en que podrán prepararse y actualizarse los PPIP. En este apéndice también se señalan las fuentes de información sobre mejores prácticas.

**3.7.7** Para evitar posibles conflictos de intereses, el personal que realice las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en los PPIP o que evalúe su implantación será independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la instalación portuaria.

**3.7.8** Los planes estarán protegidos contra el acceso o divulgación no autorizados. Si los PPIP se mantienen en formato electrónico, se establecerán procedimientos para evitar que se borren, destruyan o alteren sin autorización.

**3.7.9** A reserva de la aprobación de la autoridad designada, un PPIP podrá abarcar varias instalaciones cuando los explotadores, la ubicación, el tipo de funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes.

## **3.8 Implantación del plan de protección de la instalación portuaria**

### **Introducción**

**3.8.1** Las medidas propuestas en los PPIP enmendados no podrán implantarse hasta que así lo autorice la autoridad designada.

**3.8.2** Las medidas de protección incluidas en los PPIP deberían implantarse dentro de un plazo razonable tras la aprobación de los planes. Algunos Estados Miembros exigen que los PPIP indiquen en qué momento habrán de implantarse las medidas y que los OPIP se pongan en contacto con la autoridad designada y le informen de los planes para contingencias si es probable que se produzca algún retraso.

### **Planificación y realización de ejercicios y prácticas**

**3.8.3** Para garantizar la implantación eficaz de los PPIP, los ejercicios se llevarán a cabo sobre cada uno de los elementos a un intervalo mínimo recomendado de tres meses. Estos suelen organizarlos los OPIP, que son responsables de someter a prueba la implantación eficaz de los PPIP.

**3.8.4** Para garantizar la implantación y coordinación eficaces de los PPIP, los OPIP participarán en las prácticas a un intervalo mínimo recomendado de un año, pero sin que transcurran entre unas y otras más de 18 meses. Por lo general, las autoridades portuarias planifican y coordinan estas prácticas, que se realizan en todo el puerto; dichas prácticas pueden:

- .1 hacerse a escala natural o en vivo;
- .2 consistir en una simulación teórica o seminario;
- .3 combinarse con otras prácticas que organicen los organismos gubernamentales o las autoridades portuarias para someter a prueba las capacidades de respuesta ante una emergencia o los planes de reanudación del comercio.

**3.8.5** Los ejercicios y prácticas consumen tiempo y recursos de la organización y, por lo tanto, se realizarán de la manera más eficaz y eficiente posible. Reconociendo la necesidad de ayudar a los explotadores de instalaciones portuarias de la región de Asia y el Pacífico, el Grupo de trabajo sobre transporte del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) elaboró un conjunto de orientaciones reunidas en un manual. Dicho manual ofrece un enfoque sistemático y global sobre la planificación, preparación, realización, presentación de información y notificación de ejercicios y prácticas de protección marítima. Se han impartido cursos a oficiales de protección de puertos en varias economías miembros del APEC. Para comprender el alcance de estas prácticas, en el apéndice 3.7: «Manual del APEC de ejercicios y prácticas de protección marítima para las instalaciones portuarias» se presenta el índice del manual.

**3.8.6** En el apéndice 3.6: «Ejemplos de sitios en internet con material de orientación sobre la elaboración, actualización e implantación de planes de protección de instalaciones portuarias» se indica el sitio accesible en la Red en el que figura el contenido de todo el manual del APEC.

**3.8.7** La realización de ejercicios y prácticas puede exigir enmiendas al PPIP aprobado. Las enmiendas más destacadas a un PPIP aprobado deberían presentarse a la autoridad designada para que lo vuelva a aprobar.

**Notificación de sucesos que afectan a la protección marítima**

**3.8.8** Los PPIP documentarán los procedimientos de notificación de los sucesos que afecten a la protección marítima, y los OPIP los notificarán a las autoridades competentes.

**3.8.9** Generalmente, los sucesos que afectan a la protección marítima se dividen en dos categorías:

- .1** aquellos que se consideran lo suficientemente graves como para que el OPIP los notifique a las autoridades competentes, entre los que se incluyen los siguientes:
  - el acceso no autorizado a zonas restringidas de la instalación portuaria;
  - el transporte no autorizado o la detección de armas o artículos prohibidos en la instalación portuaria;
  - sucesos de los cuales los medios de comunicación tienen conocimiento;
  - avisos de bomba;
  - divulgación no autorizada de un PPIP;
- .2** aquellos que, aunque de menor gravedad, deben notificarse al OPIP y ser objeto de investigación por parte de éste, entre los que se incluyen los siguientes:
  - fallos de los puntos de control;
  - uso inadecuado de pases;
  - daños al equipo de protección mediante sabotaje o vandalismo;
  - comportamiento sospechoso en la instalación portuaria o sus inmediaciones;
  - paquetes sospechosos en la instalación portuaria o sus inmediaciones;
  - puntos de acceso provistos de inadecuados medios de protección.

**3.8.10** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que algunas autoridades designadas:

- .1** han especificado los tipos de sucesos que afectan a la protección marítima que les serán notificados inmediatamente, a saber:

<b>Tipo de suceso que afecta a la protección marítima</b>
Ataque
Avisos de bomba
Secuestro
Robo a mano armada perpetrado contra un buque
Descubrimiento de armas de fuego
Descubrimiento de otras armas

Descubrimiento de explosivos
Acceso no autorizado a una zona restringida
Acceso no autorizado a la instalación portuaria
Conocimiento por parte de los medios de comunicación

- .2 con respecto a los avisos de bomba, han elaborado una lista de comprobación que constituye un instrumento útil para todo aquel que reciba un aviso (que puede adoptar varias formas, siendo la más común una llamada telefónica a una autoridad portuaria, al explotador de una instalación portuaria o a un buque que se halle en la instalación portuaria).  
[www.cpni.gov.uk/security-planning-business-continuity-plan/bomb-threats](http://www.cpni.gov.uk/security-planning-business-continuity-plan/bomb-threats)
- .3 han proyectado formularios normalizados para los sucesos que afectan a la protección marítima que les serán notificados y que se encuentran disponibles en sus sitios en la Red. Puede descargarse un formulario de ese tipo –el Formulario de notificación en línea de sucesos que afectan a la protección marítima elaborado por el Departamento de Infraestructura, Transporte, Desarrollo Regional y Gobierno Local de Australia– del sitio: [www.infrastructure.gov.au](http://www.infrastructure.gov.au). Aunque este formulario se ha proyectado para cumplir las prescripciones sobre notificación de sucesos establecidas en la legislación nacional, los explotadores de instalaciones portuarias podrían adaptarlo a sus requisitos de notificación específicos. En tales casos, la utilidad práctica de los formularios podría mejorarse de la siguiente manera:
  - asegurándose de que su formato es sencillo;
  - permitiendo que el OPIP notifique las medidas correctivas adoptadas;
  - asegurándose de que los procedimientos de notificación conexos son sencillos;
  - indicando en qué situaciones se remitirán al administrador de la instalación portuaria; y
  - disponiendo las copias en un lugar visible y al que pueda acceder fácilmente el personal de las instalaciones portuarias.

### Protección de la información

**3.8.11** Los PPIP estarán protegidos contra el acceso o la divulgación no autorizados y exigen el establecimiento de procedimientos documentados para garantizar la protección de la información documentada en ellos. Análogas prescripciones son aplicables a las EPIP y a otra información confidencial sobre protección, incluida la información sobre la carga y el movimiento de carga.

**3.8.12** La experiencia adquirida hasta la fecha incluye ejemplos de Gobiernos que proporcionan orientaciones a los explotadores de instalaciones portuarias para:

- .1 garantizar que toda la información confidencial esté protegida por una contraseña;
- .2 instalar sistemas de protección y control de acceso en los lugares donde se almacene la información confidencial (por ejemplo, salas para servidores y salas de control);
- .3 establecer procedimientos eficaces para hacer copias de seguridad de los datos.

### Acceso a tierra de la gente de mar y visitas a bordo de los buques

**3.8.13** Las medidas de protección marítima exigen que los PPIP especifiquen los procedimientos para facilitar:

- .1 el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal;
- .2 el acceso de la gente de mar a servicios médicos y de bienestar en tierra; y
- .3 el acceso de visitantes a bordo, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

**3.8.14** Además del acceso de visitantes a los buques, los PPIP deberían incluir procedimientos en todos los niveles de protección relativos al acceso del personal de apoyo del buque en tierra, incluido el personal responsable de la entrega de provisiones y combustible a bordo del buque.

**3.8.15** Desde un punto de vista práctico, es importante que los explotadores y el personal de protección de los puertos y las instalaciones portuarias traten de lograr un equilibrio entre las necesidades de protección y las necesidades del buque y su tripulación. Los explotadores de las instalaciones portuarias y los OPIP deberían encargarse de coordinar con la compañía, antes de la llegada del buque a puerto, el permiso de tierra para el personal del buque o el cambio de tripulación, así como el acceso, a través de la instalación portuaria, de los visitantes del buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos, y el personal relacionado con el mantenimiento del equipo del buque y con la seguridad de éste.

**3.8.16** El enfoque centrado únicamente en la protección de la instalación portuaria resulta contrario al espíritu y la letra de las medidas de protección marítima y tiene graves consecuencias para el transporte marítimo internacional, componente vital de la economía mundial. En el *Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos* se recomienda asimismo que todas las partes interesadas trabajen en colaboración para elaborar medidas y planes por adelantado.

**3.8.17** Los Estados rectores de puertos, al aplicar las medidas de protección para impedir que se produzcan sucesos que afecten a la protección de los buques o las instalaciones portuarias y supervisar el acceso a sus territorios, han de reconocer que el permiso de tierra para la gente de mar constituye un derecho y no un privilegio.

**3.8.18** Asimismo es necesario que el personal autorizado acceda al buque. En la medida de lo posible, deberían aplicarse uniformemente las formalidades, los documentos requeridos y los procedimientos, con vistas a garantizar una aplicación coherente de las medidas de protección de las instalaciones portuarias, siempre que dicha uniformidad no implique la inobservancia o la eliminación de la autoridad de los Estados Miembros.

**3.8.19** Los OPIP y los OPP deberían asegurar la coordinación de estas prescripciones con los OPB, de ser posible, antes de la llegada del buque a la instalación portuaria. Estas medidas deberían lograr un equilibrio entre las necesidades de protección de puertos e instalaciones portuarias y las necesidades del buque y su tripulación. Un enfoque centrado en la protección del puerto y/o de la instalación portuaria resulta contrario al espíritu y la letra de las medidas de protección marítima.

## **Realización de autoevaluaciones**

**3.8.20** Las listas de comprobación son un método útil para evaluar e informar de los avances realizados en la implantación de los PPIP y, por extensión, de las medidas de protección marítima. Aunque pueden realizarse en función de las necesidades, constituye una buena práctica efectuar tales evaluaciones por lo menos una vez al año para establecer un vínculo entre las deficiencias identificadas y las prioridades del plan de trabajo. En el apéndice 3.8: «Lista de comprobación de la implantación para los explotadores de instalaciones portuarias» figura una lista de comprobación para explotadores de instalaciones portuarias que puede servir para evaluar los avances realizados en la implantación de las medidas de protección marítima. Salvo por lo que respecta a pequeñas modificaciones a su formato y al material de orientación, es idéntica al Instrumento de autoevaluación voluntaria para la protección de las instalaciones portuarias, que fue aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI en mayo de 2006 y ampliamente distribuido.

**3.8.21** Se recomienda a los OPIP y OPP que modifiquen el contenido y formato de esta lista de comprobación para garantizar que cumplan sus prescripciones de evaluación específicas (por ejemplo, identificar cuándo se revisaron por última vez los procedimientos o se sometieron a prueba las medidas).

## Prevención del acceso no autorizado

**3.8.22** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que algunos Gobiernos exigen la utilización de un sistema de comprobación de la acreditación como medida para prevenir el acceso no autorizado a la instalación portuaria:

- .1 algunos sistemas son de tipo electrónico, mientras que otros son manuales. Como regla general, en el caso de los sistemas manuales, las acreditaciones están protegidas contra manipulación, incluyen la fotografía de la persona que la lleva y contienen una fecha de vencimiento específica;
- .2 en ambos casos, la acreditación de la identidad se colocará en un lugar visible al entrar en la instalación portuaria y durante la estancia en ésta, a fin de facilitar su verificación por el personal de protección y el personal debidamente autorizado que lleve a cabo inspecciones periódicas;
- .3 se tratará de limitar la presencia de miembros del personal en la instalación portuaria a únicamente aquellos que sean totalmente necesarios;
- .4 en el caso de las acreditaciones de los visitantes, suele procederse a un intercambio de documentos, en el que el visitante (que no sea un funcionario debidamente autorizado) entregará un documento de identidad expedido por el Gobierno a cambio del pase de visitante que debe mostrar; y
- .5 la instalación debería vigilarse mediante patrullas, medios electrónicos como televisión en circuito cerrado, o una combinación de los dos, a fin de garantizar la integridad del perímetro de protección de la instalación. En el caso de las patrullas, podrán realizarse a pie, en vehículo o en embarcaciones pequeñas. Deberían existir mecanismos para verificar que las patrullas se realicen del modo necesario.

## Protección eficaz de la carga y las provisiones del buque

**3.8.23** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que algunos Gobiernos exigen que toda la carga y las provisiones del buque que se introduzcan en la instalación portuaria vayan acompañadas de documentación adecuada y fiable, en la que se establezca que proceden de una fuente fidedigna y conocida y que su destino es la instalación. Dicha documentación suele estar normalizada, relaciona la carga con el medio de transporte que la lleva a la instalación portuaria, está protegida contra falsificación y es examinada sistemáticamente por el personal de protección antes de autorizar la admisión a la instalación portuaria.

## 3.9 Protección del puerto

### Introducción

**3.9.1** Las medidas de protección marítima se aplican a las instalaciones portuarias. Las orientaciones sobre aspectos más generales de la protección en los puertos figuran en el *Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos*, que puede consultarse en el siguiente sitio en la Red: [www.imo.org/OurWork/Security/Instruments/Pages/CoP.aspx](http://www.imo.org/OurWork/Security/Instruments/Pages/CoP.aspx). Varios Gobiernos han promulgado legislación por la que se aplican partes de las orientaciones.

**3.9.2** Existen grandes similitudes entre las orientaciones brindadas sobre la protección en las instalaciones portuarias y aquellas relativas a la protección en los puertos. Las grandes diferencias en relación con esta sección de la Guía son las siguientes:

- .1 el establecimiento de un comité de protección portuaria;
- .2 el nombramiento de oficiales de protección portuaria (OPP);
- .3 la realización de evaluaciones de la protección del puerto (EPP); y
- .4 la preparación de planes de protección del puerto (PPP).

## Comités de protección portuaria

**3.9.3** En los puertos puede mejorarse la elaboración e implantación de procedimientos y medidas de protección mediante el establecimiento de un comité de protección portuaria (CPP) compuesto por representantes de la autoridad portuaria, las instalaciones portuarias dentro del puerto, las organizaciones gubernamentales que operan en el puerto, los organismos locales encargados de hacer cumplir la ley, así como los empleados del puerto y los usuarios de los puertos. Las personas representadas en un CPP deberían tener entre todas un conocimiento detallado de las cuestiones relacionadas con la protección y las tendencias delictivas registradas en el puerto en cuestión.

**3.9.4** Numerosos explotadores de puertos han establecido CPP encargados de coordinar los procedimientos y las medidas de protección en sus puertos. Los comités establecidos han reportado considerables beneficios en materia de protección a través de una mayor coordinación de las actividades de protección en los puertos y sus instalaciones portuarias.

**3.9.5** La composición de dichos comités debería ser lo más amplia posible. Además del OPP –si se ha nombrado uno– y del OPIP de cada instalación portuaria, podrían estar integrados por representantes de:

- .1 la dirección del explotador del puerto y cada uno de los explotadores de instalaciones portuarias;
- .2 las autoridades de aduanas y de inmigración que operan en el puerto;
- .3 los servicios encargados de hacer cumplir la ley y los servicios de emergencia;
- .4 las asociaciones de trabajadores portuarios;
- .5 las asociaciones de gente de mar que explotan buques desde los puertos;
- .6 las empresas que realizan actividades comerciales en el puerto, como las de almacenamiento o de manipulación de la carga;
- .7 las compañías navieras que operan en el puerto;
- .8 los intereses de expedidores y de la carga en el puerto;
- .9 la autoridad designada y la Administración asignada al puerto;
- .10 los Gobiernos municipales y regionales con intereses jurisdiccionales; y
- .11 las asociaciones comunitarias adyacentes al puerto.

**3.9.6** Cada CPP debería tener un mandato que podría incluir las siguientes responsabilidades:

- .1 identificar las amenazas para la protección;
- .2 notificar y evaluar los sucesos recientes que hayan afectado a la protección del puerto;
- .3 evaluar las posibles consecuencias de los sucesos que afecten a la protección de otros puertos;
- .4 mejorar la coordinación en la aplicación de los procedimientos y las medidas de protección;
- .5 planificar y evaluar los ejercicios y prácticas de protección y coordinar la participación en éstos;
- .6 coordinar las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias con la evaluación de la protección del puerto;
- .7 coordinar, comunicar y facilitar la implantación de las medidas de protección aplicables que se indican en el plan de protección del puerto;
- .8 facilitar el permiso de tierra de la gente de mar;
- .9 compartir las mejores prácticas y la experiencia en la implantación de planes de protección; y
- .10 proyectar programas de toma de conciencia de la protección y evaluarlos.

**3.9.7** De la experiencia adquirida hasta la fecha se desprenden las siguientes prácticas:

- .1 el CPP está presidido por el director superior del puerto, que tiene la responsabilidad general de la protección del puerto (normalmente es un cargo de categoría superior al de OPP);
- .2 el CPP nombra un presidente adjunto, normalmente el OPP, para garantizar la continuidad de las reuniones;
- .3 el explotador del puerto aprueba el mandato, que se pone a disposición de todas las partes interesadas;
- .4 el mandato especifica las responsabilidades del presidente en materia de administración de reuniones y las responsabilidades de todos los miembros derivadas de su participación en las reuniones (como mantener bien informadas a sus organizaciones de los debates y plantear las cuestiones que les afecten);
- .5 las reuniones se celebran con carácter periódico (la frecuencia mínima suele ser trimestral, aunque algunos CPP se reúnen cada semana) para que puedan tratarse oportunamente las cuestiones en materia de protección, las decisiones adoptadas se registran y se distribuyen a todos los miembros; y
- .6 para que los comités cumplan sus funciones con eficacia, se tiene presente la posibilidad de limitar la asistencia a un solo representante de cada una de las organizaciones miembros. Si se considera necesario, podrían establecerse subcomités más pequeños encargados de abordar temas que requieran la participación de varios miembros de las organizaciones.

**3.9.8** Es preciso equilibrar la apertura deseada de un comité asesor/consultivo con la necesidad de proteger la confidencialidad de la información confidencial sobre protección (por ejemplo, la información sobre posibles amenazas). En tales casos, puede ser necesario establecer un subcomité especial cuya composición se limite al personal que cuente con las acreditaciones para fines de protección necesarias, por ejemplo, oficiales de protección, servicios de policía y funcionarios gubernamentales.

### **Oficiales de protección portuaria**

**3.9.9** Numerosas autoridades portuarias han nombrado a oficiales de protección portuaria (OPP). Sus tareas consisten, entre otras cosas, en coordinar las actividades de protección en el puerto, incluida la coordinación con los OPIP y los miembros del comité de protección portuaria.

**3.9.10** En numerosos puertos, el OPP puede ser el punto de contacto inicial sobre cuestiones de protección con los buques que se aproximen al puerto y deseen utilizar las instalaciones portuarias dentro del puerto.

**3.9.11** Los OPP pueden ser asimismo responsables de la protección de los atracaderos explotados por la autoridad portuaria o de un PPIP que constituya un «plan general» para la zona portuaria. Asimismo, pueden ser responsables de la protección de los fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar bajo la jurisdicción de la autoridad portuaria.

**3.9.12** Los OPP pueden contribuir de manera significativa a la coordinación de las actividades de protección dentro de las zonas portuarias.

**3.9.13** Las competencias adecuadas y la formación de los OPP son semejantes a las de los OPIP. Con sujeción a las orientaciones del Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT, entre sus tareas se podrían incluir las siguientes:

- .1 llevar a cabo una evaluación completa del puerto, tomando en consideración la EPP aprobada;
- .2 garantizar la elaboración y el mantenimiento del PPP;
- .3 implantar el PPP y someterlo a prueba;
- .4 realizar periódicamente inspecciones de protección del puerto para asegurarse de que se han establecido las medidas adecuadas;

- .5 recomendar e incluir, según proceda, modificaciones en el PPP a fin de subsanar deficiencias y tener en cuenta los cambios que haya en el puerto;
- .6 acrecentar la toma de conciencia de la protección y vigilancia entre el personal del puerto;
- .7 asegurarse de que se ha impartido la formación adecuada al personal responsable de la protección del puerto;
- .8 informar a las autoridades pertinentes de los sucesos que afecten a la protección del puerto y llevar un registro de los mismos;
- .9 coordinar la implantación del PPP con las personas y organizaciones pertinentes;
- .10 coordinarse con los servicios de protección necesarios;
- .11 asegurarse de que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección del puerto; y
- .12 garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección.

**3.9.14** La experiencia adquirida hasta la fecha ofrece ejemplos de Gobiernos que exigen que se nombre a un OPP para cada puerto, así como que se especifiquen sus tareas y responsabilidades.

**3.9.15** Generalmente, las autoridades designadas han refrendado el nombramiento de los OPP, aun cuando las autoridades portuarias no están obligadas a hacerlo.

**3.9.16** Entre otros ejemplos de la experiencia adquirida hasta la fecha se incluyen los siguientes:

- .1 se nombra a otro oficial de puerto para que lleve a cabo las tareas del OPP cuando sea necesario;
- .2 los OPP y otros oficiales de puerto que lleven a cabo estas tareas poseen documentos probatorios de su nombramiento y la formación recibida;
- .3 los OPP y otros oficiales de puerto que lleven a cabo sus tareas siendo empleados del puerto, no personal contratado de una empresa externa (por ejemplo, una empresa de seguridad o de consultoría);
- .4 los OPP poseen una lista aprobada y documentada de tareas relacionadas o no con la protección; las tareas no relacionadas con la protección no deberían interferir con la capacidad de llevar a cabo sus tareas de protección;
- .5 los OPP desempeñan un papel clave en los comités de protección portuaria, y en ocasiones actúan en calidad de presidentes adjuntos o secretarios; y
- .6 los OPP informan al miembro superior del equipo de gestión de la autoridad portuaria, que es el presidente del comité de protección portuaria.

## **Evaluaciones de la protección de los puertos**

**3.9.17** Aunque las medidas de protección marítima no exigen que se realicen evaluaciones de la protección de los puertos (EPP) y se sometan a aprobación, numerosas autoridades designadas exigen que sus autoridades portuarias lo hagan.

**3.9.18** Las orientaciones que se facilitan sobre la realización de EPP son semejantes a las que ofrece el material proporcionado para la realización y aprobación de EPIP.

**3.9.19** Sin embargo, utilizar instrumentos para la evaluación y gestión de riesgos es un desafío mucho mayor, habida cuenta del gran tamaño de las zonas portuarias (en algunos casos, no se distinguen sus límites físicos), la mayor magnitud del impacto y la vulnerabilidad potenciales, y el mayor número de medidas correctivas que deben evaluarse.

**3.9.20** La experiencia adquirida hasta la fecha ofrece ejemplos de autoridades designadas que recomiendan que las autoridades portuarias constituyan un pequeño equipo para que realice sus EPP. Ello puede contribuir

a garantizar que el personal clave dentro de una zona portuaria colabore para realizar la evaluación. Sin embargo, dado el carácter confidencial de la información que se recopila, será preciso limitar la composición del equipo a los miembros del comité de protección portuaria que hayan obtenido las debidas acreditaciones para fines de protección (por ejemplo, el OPP, los OPIP y sus homólogos de las autoridades nacionales).

### **Planes de protección de los puertos**

**3.9.21** Aunque las medidas de protección marítima no exigen que las autoridades portuarias elaboren planes de protección de los puertos (PPP), muchas lo hacen. Varios Estados Miembros exigen que se realicen EPP y que se elaboren, presenten y aprueben los PPP. Las orientaciones disponibles para elaborar y mantener PPIP pueden utilizarse para los PPP (véase la subsección 3.7). En los casos en que se exija que los PPP se sometan a aprobación, podrán adjuntarse los PPIP para las instalaciones situadas dentro de la zona portuaria.

**3.9.22** Las orientaciones dadas en la subsección 3.8 sobre la implantación de los PPIP también puede aplicarse a los PPP.

### **3.10 Directrices para los puertos y los puertos deportivos no regidos por el Convenio SOLAS**

**3.10.1** Los explotadores de puertos y de puertos deportivos que no estén obligados a cumplir las medidas de protección marítima podrían considerar la posibilidad de adoptar las siguientes medidas:

- .1** comunicar información a los usuarios acerca de:
  - el entorno de protección en un momento dado, incluidas las partes de la instalación que están sujetas a condiciones de protección y las zonas de navegación restringida;
  - las zonas en las que es posible que exista interacción con buques regidos por el Convenio SOLAS; y
  - todas las reglas locales elaboradas con el fin de dar orientación y asesoramiento sobre los buques no regidos por el Convenio SOLAS;
- .2** en caso de que estén situados en un complejo de instalaciones portuarias regidas por las medidas de protección marítima, someter a revisión de manera regular sus disposiciones sobre protección, en cooperación con los OPIP;
- .3** implantar medidas de protección física adaptadas a su tamaño y complejidad, como pueden ser:
  - iluminación adecuada;
  - controles y dispositivos de supervisión pasiva;
  - segregación a los buques que entran a puerto en una zona particular a fin de poder supervisar efectivamente a los visitantes;
  - retener a los buques en tránsito que lleguen durante la noche en una zona específica, dejando registrados los detalles del buque; y
  - instalar un dispositivo de identificación por radiofrecuencias (RFID) o un sistema similar para supervisar los movimientos de entrada y salida de los buques y las embarcaciones del puerto o puerto deportivo;
- .4** implantar procedimientos de protección adecuados tales como la capacitación del personal a fin de familiarizarlo con los procedimientos operacionales para la protección de las instalaciones y la seguridad de sus clientes y del público;
- .5** efectuar patrullas de protección regulares, que deberían incluir las actividades siguientes: caminar por todos los pontones y muelles; comprobar que todos los botes estén amarrados normalmente; estar alerta para detectar posibles actividades sospechosas; vigilar las puertas de acceso, las puertas de los pañoles de almacenamiento, las puertas superiores y los puntos de suministro de combustible; e inspeccionar los baños;

- .6** Llevar un registro de los acontecimientos, en el cual se deberían incluir los siguientes elementos:
- pormenores de los sucesos e incidentes ocurridos durante la patrulla;
  - la identidad de las personas u organizaciones a las que se haya llamado en caso de emergencia y la hora y los resultados de la llamada;
  - pormenores de las cuestiones que deben transmitirse al supervisor; y
  - toda información que debería registrarse para información del personal de la próxima guardia.

## Apéndice 3.1

### Modelo de declaración de protección marítima

Fuente: Parte B del Código PBIP

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:

Nivel o niveles de protección del buque: .....

Nivel o niveles de protección de la instalación portuaria: .....

La instalación portuaria y el buque acuerdan las siguientes medidas y responsabilidades en la esfera de la protección marítima con el fin de garantizar el cumplimiento de lo prescrito en las medidas de protección marítima.

Actividad	La inclusión de las iniciales del OPB o del OPIP en estas columnas indica que la actividad será realizada, de conformidad con el pertinente plan aprobado, por	
	La instalación portuaria:	El buque:
Aseguramiento de que se realizan todas las tareas de protección		
Vigilancia de las zonas restringidas para garantizar que sólo tiene acceso a ellas el 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 los alrededores del buque		
Vigilancia del buque, incluidas las zonas de atraque y los alrededores del buque		
Manipulación de la carga		
Entrega de las provisiones del buque		
Tratamiento de equipajes no acompañados		
Control del embarco de personas y sus efectos		
Aseguramiento 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 indicadas se ajustan a las disposiciones de las medidas de protección marítima que se implantarán de conformidad con las disposiciones ya estipuladas en sus planes aprobados o con las disposiciones específicas acordadas que figuran en el anexo.

Hecho en ..... el día .....

Firmado en nombre de

la instalación portuaria:

el buque:

.....  
*(Firma del oficial de protección de la  
instalación portuaria)*

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

Nombre y cargo de los firmantes

Nombre: .....

Nombre: .....

Cargo: .....

Cargo: .....

Datos de contacto

*(cumplímétese según corresponda)*

*(indíquense los números de teléfono o los canales o frecuencias que se deben utilizar)*

Instalación portuaria:

Buque:

Instalación portuaria

Capitán

.....

.....

Oficial de protección de la instalación portuaria

Oficial de protección del buque

.....

.....

Compañía

.....

Oficial de la compañía para la protección marítima

.....

*Nota:* este modelo es para las declaraciones entre un buque y una instalación portuaria. Cuando la declaración de protección marítima sea para dos o más buques, o en un puerto, el modelo debería adaptarse en consecuencia.

## Apéndice 3.2

### Matriz de competencia para los oficiales de protección de la instalación portuaria

Fuente: MSC.1/Circ.1188, mayo de 2006

Competencia Requisito de conocimientos	Métodos de demostración de la competencia Criterio de evaluación
<p><b>Elaborar, mantener y supervisar la implantación de un PPIP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Política internacional en materia de protección marítima y responsabilidades de los Gobiernos, las compañías y las personas designadas</li> <li>• Finalidad de un PPIP y de los elementos que lo conforman, de los procedimientos conexos y del mantenimiento de registros</li> <li>• Procedimientos que han de seguirse para elaborar y mantener un PPIP, así como para supervisar su implantación y presentarlo para su aprobación</li> <li>• Procedimientos para llevar a cabo las verificaciones inicial y siguientes del cumplimiento por parte de la instalación portuaria</li> <li>• Niveles de protección, medidas de protección correspondientes y procedimientos aplicables a bordo y en el entorno de la instalación portuaria</li> <li>• Requisitos y procedimientos para llevar a cabo auditorías internas, inspecciones sobre el terreno, control y vigilancia de las actividades de protección especificadas en un PPIP</li> <li>• Requisitos y procedimientos para tomar las medidas correspondientes acerca de cualesquiera deficiencias o incumplimientos descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas e inspecciones de protección</li> <li>• Métodos y procedimientos que deben seguirse para modificar el PPIP</li> <li>• Planes para contingencias relacionados con la protección y procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la interfaz buque-puerto</li> <li>• Procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar y de los sindicatos de la gente de mar</li> <li>• Procedimientos, instrucciones y orientaciones para responder a los alertas de protección del buque</li> <li>• Definiciones y términos utilizados en la esfera de la protección marítima (en las medidas de protección marítima)</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o los exámenes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Se identifican correctamente las prescripciones legislativas relacionadas con la protección</li> <li>• Los procedimientos garantizan un estado de preparación que permite responder a cambios en los niveles de protección</li> <li>• Las comunicaciones de las que es responsable el OPIP son claras y se comprenden</li> </ul>

<b>Competencia</b> Requisito de conocimientos	<b>Métodos de demostración de la competencia</b> Criterio de evaluación
<b>Evaluar riesgos, amenazas y puntos vulnerables en relación con la protección</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluación de riesgos y herramientas de evaluación</li> <li>• Documentos utilizados para evaluar la protección, incluida la declaración de protección marítima</li> <li>• Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección</li> <li>• Reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las personas que representen posibles riesgos para la protección</li> <li>• Reconocimiento de armas, sustancias y dispositivos peligrosos y toma de conciencia de los daños que pueden causar</li> <li>• Técnicas de gestión y control de multitudes, cuando proceda</li> <li>• Tramitación de la información confidencial sobre protección y comunicaciones sobre protección</li> <li>• Métodos para efectuar y coordinar registros</li> <li>• Métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras</li> </ul>	<b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o los exámenes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Los procedimientos garantizan un estado de preparación que permite responder a cambios en los niveles de protección</li> <li>• Las comunicaciones de las que es responsable el OPIP son claras y se comprenden</li> </ul>
<b>Realizar inspecciones periódicas de la instalación portuaria para asegurarse de que se aplican y mantienen las medidas de protección pertinentes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Requisitos para designar y vigilar las zonas restringidas</li> <li>• Controlar el acceso a la instalación portuaria y a las zonas restringidas en dicha instalación</li> <li>• Métodos para vigilar eficazmente la instalación portuaria y sus alrededores</li> <li>• Métodos para controlar el embarco y desembarco de las personas y sus efectos a bordo de los buques, incluida la confirmación de la identidad, previa solicitud del OPB</li> <li>• Aspectos de la protección relacionados con la manipulación de la carga y las provisiones del buque, y coordinación de estos aspectos con los OPB y los OCPM</li> </ul>	<b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o los exámenes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Los procedimientos garantizan un estado de preparación que permite responder a cambios en los niveles de protección</li> <li>• Las comunicaciones de las que es responsable el OPIP son claras y se comprenden</li> </ul>
<b>Garantizar el funcionamiento, prueba y calibrado adecuados del equipo y los sistemas de protección, si los hay</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Distintos tipos de equipo y sistemas de protección y sus limitaciones</li> <li>• Métodos de prueba, calibrado y mantenimiento de los sistemas y el equipo de protección</li> </ul>	<b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o los exámenes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> </ul>
<b>Fomentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Requisitos de formación, ejercicios y prácticas prescritos en los convenios y códigos pertinentes</li> <li>• Métodos para acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia</li> <li>• Métodos para evaluar la eficacia de los ejercicios y prácticas</li> <li>• Técnicas pedagógicas para la formación y la instrucción en protección marítima</li> </ul>	<b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o los exámenes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Las comunicaciones de las que es responsable el OPIP son claras y se comprenden</li> </ul>

## Apéndice 3.3

### Matriz de competencia para el personal de la instalación portuaria con tareas de protección

Fuente: circular MSC.1/Circ.1341, mayo de 2010

Competencia Requisito de conocimientos	Métodos de demostración de la competencia Criterio de evaluación
<p><b>Mantener las condiciones establecidas en el PPIP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definiciones y términos utilizados en la esfera de la protección marítima</li> <li>• Política internacional de protección marítima y responsabilidades de los Gobiernos/autoridades designadas, las OPR, los OPIP y las personas designadas</li> <li>• Niveles de protección marítima y sus consecuencias en las medidas y procedimientos de protección aplicables a bordo de los buques y en la instalación portuaria</li> <li>• Procedimientos para notificar sucesos que afectan a la protección</li> <li>• Procedimientos para realizar ejercicios y prácticas</li> <li>• Procedimientos para efectuar inspecciones y reconocimientos y para el control y la vigilancia de las actividades de protección especificadas en el PPIP</li> <li>• Planes para contingencias relacionados con la protección y procedimientos para responder a los sucesos que afectan a la protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la instalación portuaria y de la interfaz buque-puerto</li> <li>• Procedimientos de encauzamiento de la información sobre protección y de las comunicaciones relacionadas con la protección</li> <li>• Documentación sobre protección, incluida la declaración de protección marítima</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Se determinan correctamente las prescripciones legislativas sobre protección</li> <li>• Las comunicaciones en el ámbito de su responsabilidad son claras y se comprenden</li> </ul>
<p><b>Reconocimiento de las amenazas para la protección</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección</li> <li>• Reconocimiento de armas y de sustancias, mercancías y dispositivos peligrosos, y conciencia de los daños que pueden causar</li> <li>• Disposiciones relativas a la protección en relación con las mercancías peligrosas</li> <li>• Técnicas de gestión y control de multitudes, cuando proceda</li> <li>• Métodos de reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características de comportamiento de las personas y de las pautas que puedan suponer una amenaza para la protección</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima y las disposiciones pertinentes del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas</li> </ul>
<p><b>Actividades de inspección, control y vigilancia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Métodos para controlar el acceso a la instalación portuaria y a sus zonas restringidas</li> <li>• Técnicas para vigilar las zonas restringidas</li> <li>• Métodos para vigilar eficazmente la interfaz buque-puerto y los alrededores de la instalación portuaria</li> <li>• Métodos de inspección de la carga y las provisiones</li> <li>• Métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima y las disposiciones pertinentes del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas</li> </ul>

<b>Competencia</b> Requisito de conocimientos	<b>Métodos de demostración de la competencia</b> Criterio de evaluación
<b>Utilización adecuada del equipo y los sistemas de protección</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Distintos tipos de equipo y sistemas de protección y sus limitaciones</li> <li>• Necesidad de la prueba, calibrado y mantenimiento del equipo y los sistemas de protección</li> </ul>	<b>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El equipo y los sistemas se manejan conforme a las instrucciones de funcionamiento, teniendo en cuenta las limitaciones de cada equipo o sistema</li> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> </ul>

## Apéndice 3.4

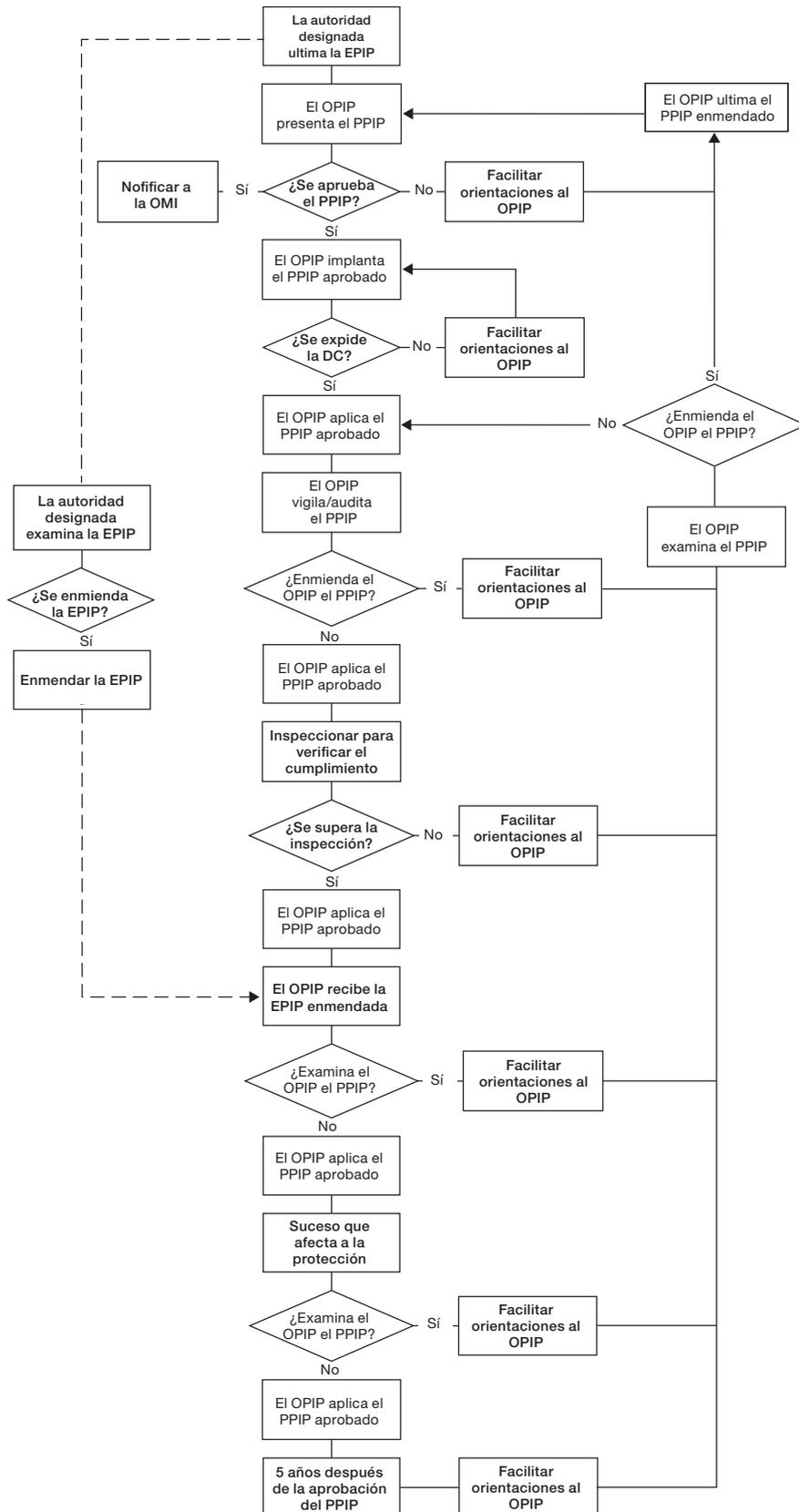
### Matriz de competencia para el personal de la instalación portuaria sin tareas de protección

Fuente: MSC.1/Circ.1341, mayo de 2010

Competencia Requisito de conocimientos	Métodos de demostración de la competencia Criterio de evaluación
<p><b>Contribuir al incremento de la protección marítima mediante una mayor conciencia de los aspectos de protección</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definiciones y términos utilizados en la esfera de la protección marítima</li> <li>• Política internacional de protección marítima y responsabilidades de los Gobiernos/autoridades designadas, los OPIP y las personas designadas</li> <li>• Niveles de protección marítima y sus consecuencias en las medidas y procedimientos de protección aplicables en la instalación portuaria y a bordo de los buques</li> <li>• Procedimientos para notificar sucesos que afectan a la protección</li> <li>• Planes para contingencias relacionados con la protección</li> <li>• Disposiciones relativas a la protección en relación con las mercancías peligrosas</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se determinan correctamente las necesidades para incrementar la protección marítima</li> </ul>
<p><b>Reconocimiento de las amenazas para la protección</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconocimiento de las posibles amenazas para la protección</li> <li>• Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección</li> <li>• Reconocimiento de armas y de sustancias, mercancías y dispositivos peligrosos, y toma de conciencia de los daños que pueden causar</li> <li>• Procedimientos para las comunicaciones relacionadas con la seguridad</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se reconocen correctamente las amenazas para la protección marítima</li> </ul>
<p><b>Comprensión de la necesidad de mantener la toma de conciencia y la vigilancia de los aspectos de protección y de los métodos para hacerlo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Requisitos de formación, ejercicios y prácticas contemplados en los convenios y códigos pertinentes</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso reconocido</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se determinan correctamente las necesidades para incrementar la protección marítima</li> </ul>

Apéndice 3.5

**Ejemplo de evaluación de la protección de la instalación portuaria y proceso de aprobación del plan**



## Apéndice 3.6

### **Ejemplos de sitios en internet con material de orientación sobre la elaboración, actualización e implantación de planes de protección de instalaciones portuarias**

**1** Gobierno de Australia, Ministerio de Infraestructura y Transporte: Guía para elaborar un plan de protección marítima para los explotadores de instalaciones portuarias, abril de 2009.

Dirección: [www.infrastructure.gov.au/transport/security/maritime](http://www.infrastructure.gov.au/transport/security/maritime)

Esta guía, de 33 páginas, se ha elaborado para facilitar a los explotadores de instalaciones portuarias contemplados por la Ley de protección del transporte marítimo y las instalaciones mar adentro de 2003 una plantilla de plan con el fin de ayudarles a cumplir todas las prescripciones de un plan aprobado. La guía contiene también un gráfico que indica la aprobación del plan. Existen guías parecidas para los explotadores de puertos y los proveedores de servicios portuarios.

**2** Reino Unido, Ministerio de Transporte: plan de protección de la instalación portuaria, agosto de 2008.

Dirección: [www.dft.gov.uk/pgr/security/maritime](http://www.dft.gov.uk/pgr/security/maritime)

Este documento, de 22 páginas, es una plantilla en la que se indica a los explotadores de instalaciones portuarias cómo cumplimentar y presentar su PPIP.

**3** Sitio de Homeport del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos.

Dirección: [www.homeport.uscg.mil](http://www.homeport.uscg.mil)

Basándose en visitas a puertos situados en países que realizan operaciones comerciales con los Estados Unidos, este sitio documenta las mejores prácticas en protección portuaria para el cumplimiento de las medidas de protección marítima. El contenido del sitio tiene las características siguientes:

- Un formato normalizado de una página que incluye descripción, análisis, posibles desventajas, conclusión, costo e información de contacto para otros detalles (incluido el sitio en la Red).
- Se hace hincapié en prácticas de costo bajo o prácticas innovadoras que tienen repercusiones significativas en la protección de la instalación portuaria.
- Los puertos enumerados suelen ser aquellos en los que la práctica se observó en primer lugar y sobre los que la autoridad nacional del país ha manifestado su voluntad de compartir la información.
- Las prácticas se agrupan en nueve categorías:
  - Control del acceso
  - Documentos y modelos de formularios
  - Control del perímetro
  - Infraestructura de protección
  - Vigilancia electrónica
  - Guardias y policía
  - Comunicaciones
  - Iluminación
  - Formación y procedimientos

El Manual del APEC de ejercicios (volumen 1) y prácticas (volumen 2) de protección marítima para las instalaciones portuarias se incluye en este sitio (véase el apéndice 3.7: «Manual del APEC de ejercicios y prácticas de protección marítima para las instalaciones portuarias: Índice»).

## Apéndice 3.7

### Manual del APEC de ejercicios y prácticas de protección marítima para las instalaciones portuarias: Índice

Fuente: APEC, Grupo de trabajo sobre transporte, agosto de 2008

Módulo	Cuestiones tratadas
Control del acceso	<p>Introducción</p> <p>Directrices para la planificación y la realización de ejercicios de protección marítima</p> <p>Ejercicios de control del acceso</p> <p>Persona que entra sin permiso</p> <p>Visitante que desea entrar sin medio de identificación</p> <p>Persona que desea entrar utilizando documentos falsos</p> <p>Entrada de trabajadores sin pase de protección</p> <p>Entrada del contratista con un pase de plazo largo caducado</p> <p>Entrada de representantes de la tripulación del buque/agencia de transporte marítimo/organización de gente de mar sin aviso previo</p> <p>Vehículo sin etiqueta de entrada autorizada</p> <p>Vehículo con persona/objeto sospechoso</p> <p>Vehículo aparcado en una zona clave o restringida o cerca de ella</p> <p>Vehículo que entra por la fuerza</p>
Protección de la zona contigua	<p>Introducción</p> <p>Directrices para la planificación y la realización de ejercicios de protección marítima</p> <p>Protección de la zona contigua</p> <p>Personas que merodean fuera de la instalación portuaria</p> <p>Personas que sacan fotografías de la instalación portuaria</p> <p>Persona en un buque dedicada a una actividad sospechosa</p> <p>Vehículo que merodea en las proximidades de la instalación portuaria</p> <p>Buque que merodea en la instalación portuaria</p>
Manipulación de materiales	<p>Introducción</p> <p>Directrices para la planificación y la realización de ejercicios de protección marítima</p> <p>Manipulación de materiales</p> <p>Paquete/carta sospechosos</p> <p>Sustancias sospechosas</p> <p>Objetos sospechosos</p> <p>Vehículo que entrega una carga sin los documentos adecuados</p> <p>Carga sin los precintos adecuados</p> <p>Descubrimiento de una carga no autorizada a bordo de un buque abarloado</p> <p>Vehículo que entrega las provisiones del buque sin los documentos adecuados</p> <p>Entrega de las provisiones del buque sin aviso previo</p> <p>Objeto no autorizado encontrado en un vehículo que entrega las provisiones del buque</p> <p>Embarque/desembarque no autorizados de la carga/las provisiones del buque en una zona restringida</p> <p>Equipaje no acompañado encontrado en la instalación portuaria</p> <p>Equipaje no acompañado encontrado en una zona restringida</p> <p>Vehículo que transporta equipaje no acompañado que desea entrar en la instalación portuaria</p>

<b>Módulo</b>	<b>Cuestiones tratadas</b>
Respuesta de emergencia	Introducción Directrices para la planificación y la realización de ejercicios de protección marítima Respuesta de emergencia Funcionamiento incorrecto del equipo de vigilancia de protección Peligro para la protección del perímetro Activación de la alarma de intrusión Activación del sistema de alerta de protección del buque Fallo en el fluido eléctrico Amenaza de bomba Evacuación Cambio del nivel de protección
Interfaz buque-tierra	Introducción Directrices para la planificación y la realización de ejercicios de protección marítima Interfaz con tierra Interfaz con un buque que no cumpla el Código PBIP Intercambio de la declaración de protección marítima
Prácticas principales	Introducción Directrices para la planificación y la realización de prácticas de protección marítima Prácticas principales Práctica de protección marítima del Estado Práctica del plan de protección de la instalación portuaria
Prácticas de la instalación portuaria	Introducción Directrices para la planificación y la realización de prácticas de protección marítima Prácticas de la instalación portuaria Respuesta a las amenazas para la protección Manipulación de objetos no autorizados Acceso no autorizado Carga y provisiones del buque Interfaz con las actividades de protección del buque Sucesos que afectan a la protección

## Apéndice 3.8

### Lista de comprobación de la implantación para los explotadores de instalaciones portuarias

Fuente: MSC.1/Circ.1192, mayo de 2006

La presente lista de comprobación podrá ser utilizada por los explotadores de instalaciones portuarias para examinar la situación de la implantación de las medidas especiales. El encabezamiento de cada sección se toma directamente del párrafo A/14.2 del Código PBIP.

Se recomienda cumplimentar la sección siguiente antes de utilizar la lista de comprobación de modo que pueda utilizarse para facilitar una visión general de las operaciones de la instalación portuaria.

#### 1 Visión general de la instalación portuaria

Nombre de la instalación portuaria	
Nombre del explotador/autoridad	
Nombre del puerto, si procede	
Nombre del OPIP	
Número medio de buques regidos por el Convenio SOLAS recibidos por año	

#### 2 Características particulares de la instalación portuaria, de haberlas, incluido el tráfico de buques, que pueden incrementar la probabilidad de que ésta sea objeto de un suceso que afecte a la protección marítima

Buques de pasaje	<input type="checkbox"/>	Otras mercancías peligrosas	<input type="checkbox"/>
Terminal de transbordo rodado/de contenedores	<input type="checkbox"/>	Proximidad a una instalación militar	<input type="checkbox"/>
Explosivos	<input type="checkbox"/>	Buques militares	<input type="checkbox"/>
Refinería/terminal de petróleo/gas	<input type="checkbox"/>	Embarque de personal o carga militar	<input type="checkbox"/>
Almacenamiento de GPL, GNL o petróleo	<input type="checkbox"/>	Otras (describir)	<input type="checkbox"/>

#### 3 Acuerdos y disposiciones de protección

¿Está la instalación portuaria cubierta por un acuerdo alternativo sobre protección? En caso afirmativo, proporcionar los datos pertinentes.	
¿Ha implantado la instalación portuaria alguna disposición de protección equivalente permitida por el Gobierno Contratante? En caso afirmativo, proporcionar los datos pertinentes.	
¿Está la instalación portuaria sometida a algún tipo de medidas de protección provisionales? En caso afirmativo, ¿las aprobó o autorizó el Gobierno Contratante? De ser así, proporcionar los datos pertinentes.	

#### Orientaciones:

- Para cada pregunta, debería marcarse una de las casillas «Sí/No/Otro». Con independencia de la que se marque, la casilla de «Observaciones» ofrece un espacio para ampliación.
- Si se marca la casilla «Sí», pero las medidas o los procedimientos no están documentados en el PPIP, debería incluirse una descripción breve de ellos en la casilla de «Observaciones». La casilla «Sí» debería marcarse únicamente si se dispone de todos los procedimientos o medidas.

La casilla de «Observaciones» podrá utilizarse también para indicar cuándo se examinaron los procedimientos y se sometieron a prueba las medidas por última vez (por ejemplo, ejercicios y prácticas).

- Si se marca la casilla «No», debería incluirse una explicación en la casilla de «Observaciones», así como los pormenores de cualquier medida o procedimiento aplicado. En la sección «Recomendaciones», al final de la lista de comprobación, deberían incluirse las medidas propuestas.
- Si se selecciona la casilla «Otro», debería incluirse una descripción breve en la casilla de «Observaciones» (que podría contener casos en los que se hayan implantado medidas/procedimientos/acuerdos alternativos o disposiciones equivalentes). Si el motivo es que la pregunta no es procedente, en la casilla de «Observaciones» debería indicarse «No procede».
- Si no hay espacio suficiente en la casilla de «Observaciones», la explicación debería continuar en otra página (indicando el número de pregunta pertinente y, en el caso de preguntas con varias opciones, añadiendo la opción como referencia).
- Deberían utilizarse las casillas de «Recomendaciones» al final de la lista de comprobación para registrar cualquier deficiencia identificada y las posibles maneras de subsanarla. Debería incluirse un calendario para su implantación.
- Debería utilizarse la casilla de «Resultados» al final de la lista de comprobación para facilitar un breve resumen del proceso de evaluación. Junto con las observaciones que figuran en las casillas de «Recomendaciones», constituyen la base para la actualización del PPIP.

## 1 Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección de la instalación portuaria (secciones A/14.2.1 y A/14.3 del Código PBIP)

### Parte A

.1 Los medios de que dispone la instalación portuaria para garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección, ¿satisfechen las prescripciones establecidas en el PPIP para los niveles de protección 1 y 2? (sección A/14.2.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.2 ¿Ha adoptado la instalación portuaria medidas para evitar que se introduzcan armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o el puerto? (sección A/16.3.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.3 ¿Ha establecido la instalación portuaria procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección? (sección A/16.3.5 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.4 ¿Ha establecido la instalación portuaria procedimientos para la respuesta en caso de activación del sistema de alerta de protección de un buque? (sección A/16.3.14 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Organización de las tareas de protección de la instalación portuaria  
(párrafo B/16.8 del Código PBIP)**

.5 ¿Ha establecido la instalación portuaria la función y la estructura de la organización de la protección? (párrafo B/16.8.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.6 ¿Ha establecido la instalación portuaria las tareas y responsabilidades del personal que tenga funciones de protección? (párrafo B/16.8.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.7 ¿Ha establecido la instalación portuaria los requisitos de formación del personal que tenga funciones de protección? (secciones A/18.1, A/18.2, A/18.3 y párrafo B/16.8.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.8 ¿Ha establecido la instalación portuaria las medidas de control del rendimiento necesarias para evaluar la eficacia de cada persona que tenga funciones de protección? (párrafo B/16.8.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.9 ¿Ha establecido la instalación portuaria los enlaces de la organización de protección con otras autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección? (párrafo B/16.8.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.10 ¿Ha establecido la instalación portuaria los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico? (párrafo B/16.8.6 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.11 ¿Ha establecido la instalación portuaria los procedimientos necesarios para evaluar la eficacia en todo momento de las medidas y procedimientos de protección? (párrafo B/16.8.7 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

Sección 3 – Responsabilidades de los explotadores de una instalación portuaria y un puerto en materia de protección

.12 ¿Ha establecido la instalación portuaria los procedimientos para evaluar el equipo de protección, incluidos los procedimientos para identificar y subsanar cualquier fallo o funcionamiento defectuoso del equipo? (párrafo B/16.8.7 del Código PBIB)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.13 ¿Ha establecido la instalación portuaria los procedimientos para presentar y evaluar informes relativos a posibles fallos o aspectos preocupantes de protección? (párrafo B/16.8.8 del Código PBIB)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.14 ¿Ha establecido la instalación portuaria los procedimientos para mantener y actualizar un inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas, incluida su ubicación en la instalación portuaria? (párrafo B/16.8.11 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.15 ¿Ha establecido la instalación portuaria los medios para alertar a las patrullas marítimas y equipos de búsqueda especializados, incluidos los expertos en búsqueda de bombas y búsqueda submarinas, y para obtener sus servicios? (párrafo B/16.8.12 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.16 ¿Ha establecido la instalación portuaria los procedimientos para ayudar a los oficiales de protección del buque a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se solicite? (párrafo B/16.8.13 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.17 ¿Ha establecido la instalación portuaria los procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal? (párrafo B/16.8.14 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.18 ¿Ha establecido la instalación portuaria los procedimientos para facilitar el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos? (párrafo B/16.8.14 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**2 Controlar el acceso a la instalación portuaria (secciones A/14.2.1, A/14.2.2 y A/14.3 del Código PBIP)**

**Parte A**

.1 ¿Los medios de que dispone la instalación portuaria para controlar el acceso a la misma satisfacen las prescripciones establecidas en el PPIP para los niveles de protección 1 y 2?	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Establecimiento de medidas para facilitar la protección (párrafos B/16.10 a B/16.12, B/16.14, B/16.17 y B/16.19.1 del Código PBIP)**

.2 ¿Ha indicado la instalación portuaria los lugares adecuados donde pueden aplicarse medidas de protección para restringir y prohibir el acceso? Éstas deberían incluir todos los puntos de acceso indicados en el PPIP para los niveles de protección 1 y 2 (párrafos B/16.11 y B/16.19.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 ¿Especifica la instalación portuaria el tipo de restricciones o prohibiciones y los medios para garantizar su observancia, que se habrán de aplicar en todos los puntos de acceso determinados en el PPIP para los niveles de protección 1 y 2? (párrafos B/16.11, B/16.19.2 y B/16.19.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 ¿Ha especificado la instalación portuaria en el nivel de protección 2 medidas para aumentar la frecuencia de los registros de personas, efectos personales y vehículos? (párrafo B/16.19.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.5 ¿Ha especificado la instalación portuaria en el nivel de protección 2 medidas para denegar el acceso a los visitantes que no puedan aportar una justificación verificable de la razón por la que desean acceder a la instalación portuaria? (párrafo B/16.19.5 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Establecer medidas de protección para las personas (párrafo B/16.12 del Código PBIP)**

.6 ¿Ha indicado la instalación portuaria los medios de identificación necesarios para acceder a la instalación portuaria y para permanecer en ella sin ser interpellado? (párrafo B/16.12 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.7 ¿Dispone la instalación portuaria de medios para distinguir entre las personas con identificación permanente o temporal o con carácter de visitantes? (párrafo B/16.12 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.8 ¿Dispone la instalación portuaria de medios para verificar la identidad y la autenticidad de las tarjetas de embarco, billetes, etc.? (párrafo B/16.12 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.9 ¿Ha establecido la instalación portuaria disposiciones para que los sistemas de identificación se actualicen con regularidad? (párrafo B/16.12 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.10 ¿Ha establecido la instalación portuaria disposiciones para facilitar la adopción de sanciones disciplinarias contra quienes abusen de los procedimientos de los sistemas de identificación? (párrafo B/16.12 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.11 ¿Ha establecido la instalación portuaria procedimientos para denegar el acceso a todas las personas que no deseen o no puedan demostrar su identidad o confirmar el propósito de su visita y para informar al OPIP y a las autoridades nacionales o locales? (párrafo B/16.13 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

### Parte B – Lugares de los registros (párrafo B/16.14 del Código PBIP)

.12 ¿Ha indicado la instalación portuaria lugares para el registro de las personas, los efectos personales y los vehículos que hagan posible un funcionamiento continuo, independientemente de las condiciones meteorológicas? (párrafo B/16.14 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.13 ¿Ha establecido procedimientos la instalación portuaria para la transferencia directa de personas, efectos personales o vehículos sometidos a registro a las zonas restringidas de espera, embarco o carga de vehículos? (párrafo B/16.14 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.14 ¿Ha establecido la instalación portuaria zonas separadas para el embarco y desembarco de pasajeros, el personal del buque y sus efectos, a fin de que las personas sin registrar no entren en contacto con las que ya hayan sido registradas? (párrafo B/16.15 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.15 ¿Se indica en el PPIP la frecuencia con que se aplicarán todos los controles de acceso? (párrafo B/16.16 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Establecer puntos de control (párrafo B/16.17 del Código PBIP)**

.16 ¿Establece el PPIP puntos de control para zonas restringidas delimitadas mediante vallas u otras barreras que se ajusten a las normas aprobadas por el Gobierno nacional? (párrafo B/16.17.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.17 ¿Establece el PPIP la identificación de los puntos de acceso que no se utilizan regularmente y que convendría cerrar de forma permanente, y procedimientos para el control de los mismos? (párrafo B/16.17.7 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**3 Vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de fondeo y atraque (secciones A/14.2.3 y A/14.3 del Código PBIP)**

**Parte A**

.1 ¿Los medios de que dispone la instalación portuaria para su vigilancia, incluidas las zonas de fondeo y atraque, satisfacen las prescripciones dispuestas en el PPIP para los niveles de protección 1 y 2?	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Alcance de la vigilancia de la protección (párrafo B/16.49 del Código PBIP)**

.2 ¿Se puede desde la propia instalación portuaria vigilar en todo momento, por mar y tierra, la instalación portuaria y sus accesos? (párrafo B/16.49 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

<p>.3 ¿Cuáles de los medios que figuran a continuación se utilizan para vigilar la instalación portuaria y los accesos a la misma? (párrafo B/16.49 del Código PBIP)</p> <p>A Patrullas de guardias de seguridad</p> <p>B Patrullas motorizadas</p> <p>C Patrullas en embarcaciones</p> <p>D Dispositivos automáticos de detección de intrusos</p> <p>E Equipo de vigilancia</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>B <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>C <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>D <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>E <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sí	No	Otro																	
A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
<p>Observaciones:</p>																			
<p>.4 Si se emplean dispositivos automáticos de detección de intrusos, ¿activan éstos una alarma audible y/o visual en un lugar (o lugares) con vigilancia permanente? (párrafo B/16.50 del Código PBIP)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
Sí	No	Otro																	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
<p>Observaciones:</p>																			
<p>.5 ¿Se especifican en el PPIP los procedimientos y el equipo necesario para cada nivel de protección? (párrafo B/16.51 del Código PBIP)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
Sí	No	Otro																	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
<p>Observaciones:</p>																			
<p>.6 ¿Ha establecido la instalación portuaria procedimientos para incrementar las medidas de protección en los niveles de protección 1 y 2? (párrafos B/16.51, B/16.53.1, B/16.53.2 y B/16.53.3 del Código PBIP)</p> <p>A Aumentar la intensidad del alumbrado y la cobertura del equipo de vigilancia</p> <p>B Aumentar la frecuencia de las patrullas de a pie, motorizadas o en embarcaciones</p> <p>C Destinar más personal</p> <p>D Vigilancia</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>B <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>C <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>D <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Sí	No	Otro																	
A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
<p>Observaciones:</p>																			
<p>.7 ¿Se especifican en el PPIP los procedimientos y el equipo necesarios para garantizar que el equipo de vigilancia funcione continuamente, teniendo en cuenta los posibles efectos de las condiciones meteorológicas o las interrupciones del suministro eléctrico? (párrafo B/16.51 del Código PBIP)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
Sí	No	Otro																	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
<p>Observaciones:</p>																			

**Parte B – Alumbrado de la instalación portuaria (párrafo B/16.49.1 del Código PBIP)**

.8 ¿Dispone la instalación portuaria de un alumbrado adecuado que permita la detección de las personas no autorizadas en las cercanías de los puntos de acceso, o en los mismos puntos de acceso, el perímetro, las zonas restringidas y los buques, en todo momento, incluso en la oscuridad y con visibilidad limitada? (párrafo B/16.49.1 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**4 Vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas (secciones A/14.2.4 y A/14.3 del Código PBIP)**

**Parte A**

.1 ¿Los medios de que dispone la instalación portuaria para limitar y vigilar el acceso a las zonas restringidas satisfacen las prescripciones del PPIP para los niveles de protección 1 y 2? (secciones A/14.2.4 y A/14.3 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Establecimiento de zonas restringidas (párrafo B/16.21 del Código PBIP)**

.2 ¿Están indicadas dentro de la instalación portuaria las zonas restringidas? (párrafo B/16.21 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 ¿Cuáles de los siguientes elementos se indican en el PPIP respecto de las zonas restringidas? (párrafo B/16.21 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A Extensión de la zona	A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Periodos de aplicación	B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Medidas de protección para controlar el acceso a las zonas	C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D Medidas de protección para controlar las actividades dentro de las zonas	D	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E Medidas para garantizar que las zonas restringidas son sometidas a una inspección antes y después de su establecimiento	E	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Medidas de protección (párrafo B/16.22 del Código PBIP)**

.4 ¿Están las zonas restringidas claramente marcadas, indicándose que el acceso a las mismas queda restringido y que la presencia no autorizada dentro de ellas constituye una violación de las normas de protección? (párrafo B/16.23 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

Sección 3 – Responsabilidades de los explotadores de una instalación portuaria y un puerto en materia de protección

.5 ¿Se han establecido medidas para controlar el acceso de personas a las zonas restringidas? (párrafo B/16.22.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.6 ¿Cuenta la instalación portuaria con los medios para garantizar que los pasajeros no tienen acceso, sin estar supervisados, a las zonas restringidas? (párrafo B/16.12 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.7 ¿Se han adoptado medidas para controlar la entrada, estacionamiento, carga y descarga de vehículos? (párrafo B/16.22.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.8 ¿Se han establecido medidas para controlar el movimiento y almacenamiento de la carga y las provisiones de los buques? (párrafo B/16.22.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.9 ¿Se han establecido medidas para controlar los equipajes o efectos personales no acompañados? (párrafo B/16.22.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.10 Si se utilizan dispositivos automáticos de detección de intrusos, ¿dichos dispositivos alertan a un centro de control que puede responder a la alarma? (párrafo B/16.24 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.11 ¿Cuáles de las siguientes medidas de protección se utilizan para controlar el acceso a las zonas restringidas? (párrafo B/16.27 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A Barreras permanentes o temporales que rodean la zona restringida	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Puntos de acceso controlados por guardias de seguridad, cuando se utilicen	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Puntos de acceso que pueden bloquearse o cerrarse si no se utilizan	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D Utilización de pases para demostrar la autorización de acceso de una persona	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E Marcado de los vehículos autorizados a entrar	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F Uso de guardias y patrullas	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G Uso de sistemas automáticos de detección de intrusos o de equipos y sistemas de vigilancia	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H Control del movimiento de naves en las proximidades de los buques que utilicen la instalación portuaria	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.12 ¿Ha adoptado la instalación portuaria medidas para incrementar la protección de las zonas restringidas para el nivel de protección 2? (párrafo B/16.28 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A Reforzar la eficacia de las barreras	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Reducir el número de puntos de acceso	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Reforzar el control en los puntos de acceso	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D Restringir el estacionamiento	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E Controlar los movimientos dentro de la zona restringida	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F Supervisar continuamente la zona restringida	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G Reforzar la frecuencia de las patrullas	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H Restringir el acceso a los espacios adyacentes al buque	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.13 ¿Ha establecido la instalación portuaria medidas para reforzar la eficacia de las barreras, reducir los puntos de acceso y reforzar el control del acceso a las zonas restringidas en el nivel de protección 2? (párrafo B/16.28 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## 5 Supervisar la manipulación de la carga (secciones A/14.2.5 y A/14.3 del Código PBIP)

### Parte A

.1 ¿Los medios de que dispone la instalación portuaria para supervisar la manipulación de la carga satisfacen las prescripciones establecidas en el PPIP para los niveles de protección 1 y 2?	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Evitar la manipulación indebida y la aceptación de carga no autorizada, y control de inventario (párrafos B/16.30.1, B/16.30.2 y B/16.31 del Código PBIP)**

.2 ¿Se aplican en los niveles de protección 1 y 2 medidas para comprobar habitualmente la integridad de la carga, incluida la verificación de precintos, al entrar ésta en la instalación portuaria y mientras está almacenada en la instalación portuaria? (párrafo B/16.32.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 ¿Se aplican medidas para vigilar habitualmente las unidades de transporte antes de comenzar las operaciones de manipulación de la carga y durante las mismas? (párrafo B/16.32.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 ¿Cuáles de los siguientes medios se utilizan para llevar a cabo la inspección de la carga? (párrafo B/16.33 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A Exámenes visuales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Exámenes físicos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Equipo de exploración o detección	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D Otros medios mecánicos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E Perros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.5 ¿Se han designado zonas restringidas para llevar a cabo inspecciones de las unidades de transporte si el precinto de un contenedor parece haber sufrido una manipulación? (párrafo B/16.32.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.6 ¿Ha establecido la instalación portuaria en el nivel de protección 2 medidas para intensificar las comprobaciones a fin de garantizar que en la instalación portuaria sólo entra carga debidamente documentada y, si es necesario, se almacena únicamente con carácter temporal? (párrafo B/16.35.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.7 ¿Ha establecido la instalación portuaria en el nivel de protección 2 medidas para intensificar los registros de vehículos y aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las comprobaciones de los precintos y otros medios utilizados para la prevención de la manipulación indebida? (párrafo B/16.35.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.8 ¿Se verifica la nota de entrega o documentación equivalente de la carga antes de aceptarla? (párrafo B/16.32.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.9 ¿Se utilizan procedimientos para registrar, al azar o selectivamente, los vehículos en los puntos de acceso a la instalación? (párrafo B/16.32.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.10 ¿Se aplican procedimientos de control de inventario en los puntos de acceso a la instalación? (párrafo B/16.31 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.11 ¿Se aplican medidas de identificación para determinar si la carga que se encuentra en el interior de la instalación portuaria a la espera de ser embarcada ha pasado los controles pertinentes y ha sido aceptada o si se encuentra almacenada temporalmente en una zona restringida? (párrafo B/16.31 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**6 Supervisar la manipulación de las provisiones del buque (secciones A/14.2.6 y A 14.3 del Código PBIP)**

**Parte A**

.1 ¿Los medios de que dispone la instalación portuaria para supervisar la manipulación de las provisiones del buque satisfacen las prescripciones establecidas por el PPIP en los niveles de protección 1 y 2? (sección A/14.2.6 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Medidas de protección relativas a las provisiones del buque (párrafo B/16.38 del Código PBIP)**

.2 ¿Se inspeccionan en los niveles de protección 1 y 2 las provisiones del buque a fin de garantizar la integridad del embalaje? (párrafos B/16.38.1 y B/16.42.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.3 ¿Se siguen en los niveles de protección 1 y 2 procedimientos para garantizar que en la instalación portuaria no se aceptan provisiones del buque sin inspección previa? (párrafos B/16.38.2 y B/16.42.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

Sección 3 – Responsabilidades de los explotadores de una instalación portuaria y un puerto en materia de protección

<p>.4 ¿Cuáles de los siguientes medios se utilizan para inspeccionar las provisiones del buque? (párrafo B/16.41 del Código PBIP)</p> <p>A Exámenes visuales</p> <p>B Exámenes físicos</p> <p>C Equipo de exploración o detección</p> <p>D Otros medios mecánicos</p> <p>E Perros</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>B <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>C <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>D <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>E <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sí	No	Otro																	
A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
<p>Observaciones:</p>																			
<p>.5 ¿Se siguen procedimientos para evitar la manipulación indebida de las provisiones del buque? (párrafo B/16.38.3 del Código PBIP)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
Sí	No	Otro																	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
<p>Observaciones:</p>																			
<p>.6 ¿Se notifica por adelantado la composición de la remesa, los datos del conductor y la matrícula del vehículo antes de la entrega de las provisiones del buque? (párrafo B/16.40.2 del Código PBIP)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
Sí	No	Otro																	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
<p>Observaciones:</p>																			
<p>.7 ¿Se deniega el acceso a la instalación portuaria en caso de entrega no prevista de provisiones para el buque? (párrafo B/16.38.4 del Código PBIP)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
Sí	No	Otro																	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
<p>Observaciones:</p>																			
<p>.8 ¿Se siguen procedimientos para evitar que se acepten provisiones para los buques que no se hayan pedido? ¿Se validan en los niveles de protección 1 y 2 los manifiestos y la documentación del pedido antes de permitir la entrada a la instalación portuaria? (párrafo B/16.38.4 del Código PBIP)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
Sí	No	Otro																	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
<p>Observaciones:</p>																			
<p>.9 ¿Se llevan a cabo registros de los vehículos que transportan las provisiones del buque antes de permitirles la entrada a la instalación portuaria? (párrafo B/16.38.5 del Código PBIP)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
Sí	No	Otro																	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
<p>Observaciones:</p>																			
<p>.10 ¿Van acompañados los vehículos utilizados para la entrega de provisiones del buque, dentro de la instalación portuaria, en los niveles de protección 1 y 2? (párrafos B/16.38.6 y B/16.42.4 del Código PBIP)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
Sí	No	Otro																	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																	
<p>Observaciones:</p>																			

.11 ¿La instalación portuaria usa con más frecuencia equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros en el nivel de protección 2? (párrafo B/16.43.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**7 Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección (secciones A/14.2.7 y A/14.3 del Código PBIP)**

**Parte A**

.1 ¿El equipo y los procedimientos para las comunicaciones de la instalación portuaria satisfacen las prescripciones establecidas en el PPIP para el nivel de protección 1? (sección A/14.2.7 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Eficacia y protección de los equipos, procedimientos e instalaciones para las comunicaciones (párrafos B/16.8.4 y B/16.8.5 del Código PBIP)**

.2 ¿Está dotada la instalación portuaria en los niveles de protección 1 y 2 de sistemas de comunicación auxiliares tanto para las comunicaciones externas como internas, inmediatamente disponibles con independencia del nivel de protección, las condiciones meteorológicas y las interrupciones del suministro eléctrico? (párrafo B/16.8.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 ¿El personal de protección ha recibido formación sobre el equipo de comunicaciones que garantice su competencia? (párrafo B/16.8.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 ¿Se validan periódica y rigurosamente los números telefónicos del personal clave? (párrafo B/16.8.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.5 ¿Se han establecido procedimientos para garantizar que los sistemas y equipos de comunicaciones de la instalación portuaria se someten a mantenimiento y reparaciones? (párrafo B/16.8.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.6 ¿Ha establecido la instalación portuaria procedimientos y medios para que el OPIP pueda difundir eficazmente los cambios en el nivel de protección de la instalación portuaria o de los buques que estén realizando una operación de interfaz con el puerto? (párrafo B/16.8.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.7 ¿Se han establecido procedimientos para la protección del equipo y la infraestructura de radiocomunicaciones y de telecomunicaciones, así como la de los sistemas informáticos? (párrafo B/16.8.5 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.8 ¿Se han establecido procedimientos para el control de las entradas, a fin de restringir el acceso a las instalaciones y la infraestructura de comunicaciones? (párrafo B/16.8.5 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## 8 Formación, ejercicios y prácticas (sección A/18 del Código PBIP)

### Parte A

.1 ¿Han recibido el OPIP y el personal de protección de la instalación portuaria competente formación suficiente para desempeñar las tareas que se les asignan en el PPIP? (secciones A/18.1 y A/18.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.2 ¿La instalación portuaria ha establecido ejercicios y prácticas? (secciones A/18.3 y A/18.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

### Parte B – Formación, ejercicios y prácticas sobre la protección de las instalaciones portuarias (párrafos B/18.1, B/18.2, B/18.3, B/18.5 y B/18.6 del Código PBIP)

.3 ¿Están el OPIP, el personal que desempeña tareas de protección y todo el resto del personal de la instalación portuaria familiarizados con las disposiciones pertinentes del PPIP y han recibido la formación adecuada? (párrafos B/18.1, B/18.2 y B/18.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 ¿Se llevan a cabo ejercicios de protección cada tres meses como mínimo y prácticas una vez al año como mínimo sin que transcurran más de 18 meses entre unas y otras? (párrafos B/18.5 y B/18.6 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## 9 Varios

.1 ¿Ha establecido la instalación portuaria procedimientos y ha adoptado medidas respecto de los buques que estén funcionando a un nivel de protección superior al de la instalación portuaria? (párrafo B/16.55 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.2 ¿Ha establecido la instalación portuaria procedimientos y ha adoptado medidas que pueden aplicarse en las siguientes circunstancias? (párrafo B/16.56 del Código PBIP):	Sí	No	Otro
A Cuando realice una operación de interfaz con un buque que haya hecho escala en un puerto de un Estado que no sea un Gobierno Contratante	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Cuando realice una operación de interfaz con un buque al que no se aplica el Código PBIP	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Cuando buques de servicio regidos por el PPIP realicen una operación de interfaz con plataformas fijas y flotantes o unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## Recomendaciones

La presente sección debería utilizarse para dejar constancia de todas las deficiencias que haya puesto de manifiesto la lista de comprobación y de cómo podrían resolverse. En esencia, con ello se brindará al OPIP un plan de acción.

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 1: Garantizar la ejecución de las tareas relacionadas con la protección de la instalación portuaria

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 2: Controlar el acceso a la instalación portuaria

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 3: Vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de fondeo y atraque

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 4: Vigilar las zonas restringidas

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 5: Supervisar la manipulación de la carga

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 6: Supervisar la manipulación de las provisiones del buque

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 7: Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 8: Formación, ejercicios y prácticas

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 9: Varios

### Resultados

La presente sección debería ser utilizada por el explotador de la instalación portuaria para dejar constancia de las conclusiones y de cualesquiera otras cuestiones que surjan. Esas conclusiones podrían tratarse con el personal de la instalación portuaria o utilizarse como base para pedir asesoramiento a la autoridad designada, si procede.

--

<p>Firma del evaluador:</p> <p>.....</p>	<p>Fecha de ultimación:</p> <p>.....</p>
<p>Nombre (<i>en caracteres de imprenta</i>):</p> <p>.....</p>	
<p>Título:</p> <p>.....</p>	

# Sección 4 – Responsabilidades de los armadores en materia de protección

## 4.1 Introducción

**4.1.1** En la presente sección se facilitan orientaciones sobre las responsabilidades de los armadores de buques en virtud de las medidas de protección marítima. Tras una descripción general del marco de protección, se ofrece orientación sobre:

- .1 los niveles de protección;
- .2 el personal de protección del buque;
- .3 las comunicaciones de protección del buque;
- .4 las evaluaciones de la protección del buque;
- .5 los planes de protección del buque;
- .6 la documentación e información relacionadas con la protección; y
- .7 las directrices para los buques no regidos por el Convenio SOLAS.

**4.1.2** Estas orientaciones se dirigen principalmente a los responsables de la protección de los buques, aunque también resultan pertinentes para quienes tengan asignadas responsabilidades de protección de las instalaciones portuarias en las que los buques realizan operaciones de interfaz y para los funcionarios del Gobierno con responsabilidades reglamentarias relacionadas con las actividades marítimas.

**4.1.3** Las medidas de protección marítima especifican las responsabilidades de los Gobiernos y, en menor medida, las que corresponden a los armadores. Para facilitar la comparación de las responsabilidades de los armadores con las de los Gobiernos y sus Administraciones, en el siguiente cuadro se indican las secciones y los párrafos equivalentes que figuran en la sección 2.

Responsabilidades del armador	Medidas de protección marítima	Referencias cruzadas a las responsabilidades de las Administraciones
4.2.5	Participación en los comités de protección portuaria	2.8.17–2.8.18
4.2.6–4.2.8	Organizaciones de protección reconocidas	2.5
4.2.9–4.2.11	Acuerdos alternativos sobre protección	2.13
4.2.12	Disposiciones de protección equivalentes	2.14
4.3	Cambios en los niveles de protección	2.6
4.4	Declaraciones de protección marítima	2.7
4.5	Personal de protección del buque	2.9.1–2.9.11
4.6.1–4.6.10	Sistemas de alerta de protección del buque	2.12.4–2.12.15
4.6.11–4.6.12	Sistemas de identificación automática	2.12.16–2.12.19
4.6.13–4.6.15	Información previa a la llegada	2.12.20–2.12.24
4.6.16–4.6.18	Sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance	2.12.25–2.12.37
4.7	Evaluaciones de la protección del buque	2.9.12–2.9.14

Responsabilidades del armador	Medidas de protección marítima	Referencias cruzadas a las responsabilidades de las Administraciones
4.8.1–4.8.11	Planes de protección del buque	2.9.15–2.9.30
4.8.30–4.8.33	Permiso de tierra y acceso a los servicios para la gente de mar en tierra	2.17.5–2.17.10
4.8.34–4.8.37	Notificación de sucesos que afectan a la protección marítima	2.9.37
4.8.38–4.8.39	Mantenimiento de registros a bordo	2.9.38
4.9	Certificados internacionales de protección del buque	2.10
4.10.1–4.10.7	Medidas de control y cumplimiento	2.11
4.11	Directrices para los buques no regidos por el Convenio SOLAS	2.18.3–2.18.15

## 4.2 Marco de protección

### Ámbito de aplicación de las medidas de protección marítima

**4.2.1** Los buques que quedan dentro del ámbito de las medidas de protección marítima pueden agruparse en las siguientes categorías:

- .1 *buques de pasaje*, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, que transporten 12 o más pasajeros;
- .2 *buques de carga* de arqueo bruto igual o superior a 500, incluidas las naves de gran velocidad, graneleros, quimiqueros, gaseros y petroleros;
- .3 *unidades móviles de perforación mar adentro*, que son naves aptas para realizar operaciones de perforación destinadas a la explotación de los recursos naturales del subsuelo marino. Las medidas de protección marítima sólo son aplicables a estas unidades cuando están navegando. Cuando se encuentran emplazadas en la plataforma continental, están sujetas a los requisitos de protección que el Estado ribereño aplique a sus actividades mar adentro;
- .4 *buques para fines especiales* de arqueo bruto igual o superior a 500 que no sean propiedad del Gobierno y que, debido a sus funciones, llevan a bordo más de 12 miembros del personal, aparte de la tripulación normal, que tienen asignados cometidos especiales. Estos buques pueden ser buques de investigación y estudio, buques escuela, buques factoría y de elaboración del pescado, buques de salvamento, buques cableros y de tendido de tuberías, buques de apoyo para inmersiones y grúas flotantes.

**4.2.2** Las medidas de protección marítima no son aplicables a los buques dedicados a viajes nacionales ni a los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:

- .1 buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques que, estando al servicio de un Gobierno, se dediquen exclusivamente a servicios gubernamentales de carácter no comercial;
- .2 buques de carga de arqueo bruto inferior a 500;
- .3 buques carentes de propulsión mecánica;
- .4 buques de madera de construcción primitiva;
- .5 embarcaciones de recreo no dedicadas al tráfico comercial; ni
- .6 buques pesqueros.

**4.2.3** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que algunas Administraciones:

- .1 no han aplicado íntegramente las medidas de protección marítima a los buques de vela tradicionales aunque pertenecen a la categoría de buques para fines especiales;
- .2 han declarado exentos a buques que normalmente no se utilizan como buques para fines especiales pero que realizan un único viaje excepcional con fines especiales (siempre que cumplan las prescripciones de seguridad que la Administración considere adecuadas para el viaje);
- .3 utilizando evaluaciones basadas en los riesgos, han ampliado la aplicación de las medidas de protección marítima a determinadas categorías de buques no regidos por el Convenio SOLAS (como los transbordadores que prestan servicios nacionales); y
- .4 están fomentando de manera activa que los propietarios y armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS apliquen voluntariamente algunas de las medidas básicas y principios en materia de protección incluidos en las medidas de protección marítima, ya que ayudan a reforzar el marco de protección marítima general (véase la subsección 4.10).

### **Visión general de las responsabilidades de la compañía naviera**

**4.2.4** La compañía garantizará que:

- .1 en el plan de protección de cada uno de los buques se establece que el capitán ostenta la máxima autoridad para:
  - adoptar decisiones en relación con la seguridad y la protección del buque;
  - pedir ayuda a la compañía o a los Gobiernos, según sea necesario;
- .2 el oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM), el capitán y el oficial de protección del buque (OPB) cuentan con el apoyo necesario para desempeñar sus tareas y responsabilidades;
- .3 se lleva a cabo una evaluación de la protección de cada uno de los buques y se conserva la documentación correspondiente;
- .4 los capitanes disponen a bordo de información mediante la cual los funcionarios debidamente autorizados por un Gobierno puedan establecer:
  - quién es el responsable del nombramiento de los miembros de la tripulación y de otras personas empleadas a bordo del buque para desempeñar cualquier función;
  - quién es el responsable de decidir a qué fin se destina el buque;
  - quiénes son las partes en el contrato o los contratos de fletamento.

### **Participación en los comités de protección portuaria**

**4.2.5** No existen prescripciones que obliguen a las compañías navieras a participar en los comités de protección portuaria. Sin embargo, puede constituir una ventaja que las compañías estén representadas especialmente en los comités de su puerto de origen o de otros puertos utilizados frecuentemente por sus buques. La participación activa contribuye a garantizar que se abordan eficazmente algunos aspectos esenciales de la interfaz buque-puerto como el permiso de tierra de los tripulantes y el acceso a los buques. La orientación sobre los comités de protección portuaria se puede consultar en los párrafos 2.8.17 y 2.8.18.

### **Organizaciones de protección reconocidas**

**4.2.6** Las Administraciones pueden autorizar a las organizaciones de protección reconocidas (OPR) para que actúen en su nombre (véase la subsección 2.5) con el fin de:

- .1 aprobar los planes de protección del buque (PPB);

- .2 verificar y certificar el cumplimiento de las disposiciones de las medidas de protección marítima por parte de los buques.

**4.2.7** Las compañías navieras pueden utilizar los servicios de OPR o expertos de otras organizaciones para que les proporcionen asesoramiento y asistencia en relación con la evaluación de la protección del buque (EPB) y los PPB. Sin embargo, las OPR no pueden aprobar los PPB si han participado en su preparación o en la realización de las EPB correspondientes.

**4.2.8** La experiencia adquirida hasta la fecha incluye ejemplos de compañías navieras que contratan los servicios de una OPR mediante un acuerdo formal por escrito firmado por ambas partes que, como mínimo:

- .1 especifica el alcance y la duración del trabajo;
- .2 indica los principales puntos de contacto en la compañía y la OPR;
- .3 describe detalladamente los datos que deben proporcionarse a la compañía;
- .4 indica la legislación, las políticas, los procedimientos y otros instrumentos de trabajo que se deben proporcionar a la OPR;
- .5 especifica los registros que debe mantener la OPR y, según sea necesario, facilitar;
- .6 especifica toda notificación que debe realizarse periódicamente, incluidos los cambios en la capacidad (por ejemplo, la pérdida de personal clave); y
- .7 especifica un proceso para la resolución de problemas relacionados con el rendimiento.

### **Acuerdos alternativos sobre protección**

**4.2.9** Los acuerdos alternativos sobre protección (ASA) son acuerdos concertados entre Gobiernos nacionales sobre la manera de implantar las medidas de protección marítima para viajes internacionales cortos (véase la definición en el párrafo 1.8.1) en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas dentro de su jurisdicción (véase la subsección 2.13). La mayoría de tales acuerdos abarca los servicios internacionales de transbordadores y pueden abordar temas como:

- .1 la aceptación de pequeñas diferencias en las prescripciones reglamentarias;
- .2 las medidas de protección alternativas a las medidas de protección marítima;
- .3 una sola evaluación de la protección para todos los buques cubiertos por el acuerdo;
- .4 el modo de gestionar las declaraciones de protección marítima;
- .5 el modo de gestionar la información previa a la llegada.

**4.2.10** Los buques cubiertos por un acuerdo alternativo sobre protección no pueden realizar ninguna actividad de buque a buque con buques que no estén cubiertos por dicho acuerdo.

**4.2.11** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que los oficiales de la compañía para la protección marítima (OCPM) han participado activamente en las evaluaciones de la protección marítima y las negociaciones que llevan a la adopción de acuerdos alternativos sobre protección.

### **Disposiciones de protección equivalentes**

**4.2.12** Una Administración puede permitir que un buque o grupo de buques con derecho a enarbolar su pabellón implante unas medidas de protección equivalentes a las prescritas en las medidas de protección marítima (véase la subsección 2.14). Las disposiciones de protección equivalentes (ESA) podrían incluirse en el PPB.

## **4.3 Cambios en los niveles de protección**

**4.3.1** Los Gobiernos son los responsables de establecer los niveles de protección y de notificar rápidamente los cambios en dichos niveles a aquellos que necesitan ser informados, entre los que se incluyen las

compañías navieras (véase la subsección 2.6). Ello exige que los Gobiernos, a través de sus Administraciones, recopilen y conserven un conjunto preciso de datos de contacto. A su vez, ello exige que las compañías navieras comuniquen con prontitud los cambios en los datos de contacto.

**4.3.2** Los buques que tienen intención de entrar en un puerto o instalación portuaria normalmente establecen el nivel de protección que se aplica en ese puerto o instalación portuaria a través del contacto directo con la autoridad portuaria o con el oficial de protección portuaria (OPP) o el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP). Si un buque funciona a un nivel de protección más elevado que el que se aplica en el puerto o la instalación portuaria, debería comunicarse dicha información a la autoridad portuaria o al OPP o el OPIP.

**4.3.3** Un buque nunca puede tener un nivel de protección que sea inferior al que sea de aplicación en el puerto o instalación portuaria que esté visitando.

**4.3.4** No obstante, un buque puede funcionar a un nivel de protección superior, cuando haya sido establecido por su Gobierno, al que sea de aplicación en el puerto o instalación portuaria en el que ya se encuentre o tenga intención de entrar. Las autoridades del puerto o de la instalación portuaria no deberían intentar que el buque reduzca el nivel de protección establecido por el Gobierno al que pertenece.

**4.3.5** Si los Gobiernos han establecido unos niveles de protección más elevados para un buque que utiliza un puerto o instalación portuaria extranjero, los procedimientos de entrada pueden simplificarse notificando la decisión también de Gobierno a Gobierno.

**4.3.6** Además de los planes de protección que especifican las medidas de protección aplicadas en cada uno de los niveles de protección, los armadores deberían asegurarse de que sus planes identifican las medidas y procedimientos que se aplicarán cuando sus buques funcionen a un nivel de protección superior, establecido por su Administración, al que sea de aplicación en el puerto o instalación portuaria en el que tengan intención de entrar.

**4.3.7** La experiencia adquirida hasta la fecha ofrece ejemplos de las siguientes prácticas:

- .1 nombramiento de OCPM como punto de contacto para las compañías navieras;
- .2 nombramiento de un directivo superior dentro de la compañía naviera como punto de contacto alternativo;
- .3 el canal de notificación de los cambios es un proceso en dos etapas:
  - de la Administración a los OCPM;
  - de los OCPM al personal clave de la compañía y a los OPB;
- .4 los OCPM comprueban periódicamente las líneas de comunicación; y
- .5 los múltiples medios para establecer comunicación con los puntos de contacto, por ejemplo, teléfono, correo electrónico y fax.

## **4.4 Declaraciones de protección marítima**

**4.4.1** La prescripción de que el buque solicite, cumplimente y conserve una declaración de protección marítima (DPM) viene determinada por la Administración del buque (véase la subsección 2.7).

**4.4.2** Los datos sobre el modo en que una instalación portuaria debe solicitar o responder a la solicitud de DPM de un buque están documentados en la subsección 3.4. Las medidas de protección marítima incluyen un modelo que corresponde a una DPM entre un buque y una instalación portuaria (véase el apéndice 3.1: «Modelo de declaración de protección marítima»).

**4.4.3** Este modelo de DPM se puede modificar cuando la DPM sea entre dos buques, tal como se señala en el apéndice 4.1: «Ejemplo de declaración de protección marítima para una interfaz buque-buque». Además de incluir información sobre el nombre, el puerto de matrícula y el número IMO de ambos buques, la DPM debería especificar los tipos de actividad que cubre, su duración y el nivel de protección aplicable a ambos

buques. La actividad debería desarrollarse al nivel de protección más elevado, si los buques funcionan a niveles de protección diferentes.

**4.4.4** Normalmente, incumbe completar la DPM al capitán del buque o al OPB que actúe en su nombre. Una vez completada, irá firmada y fechada por el capitán del buque o el OPB y, en el caso de una operación de interfaz buque-puerto, por el OPIP (o por el suplente designado por la autoridad designada). En el caso de una actividad de buque a buque, la DPM irá firmada y fechada por ambos capitanes o por sus OPB. A menos que se den circunstancias excepcionales, la DPM sólo surtirá efecto una vez que la hayan firmado ambas partes en un idioma común a éstas.

**4.4.5** Cuando un buque solicite una DPM, la instalación portuaria acusará recibo de dicha solicitud; no obstante, no tiene por qué atender la solicitud.

**4.4.6** Cuando una instalación portuaria solicite una DPM, el capitán del buque o el OPB deberá acusar recibo de dicha solicitud; en este caso, el buque atenderá la solicitud si desea realizar una operación de interfaz con la instalación portuaria.

**4.4.7** En el párrafo 2.7.3 se indican las condiciones en las que podrá solicitarse una DPM, las pertinentes para los buques deberían estar documentadas en el PPB.

**4.4.8** El PPB debería especificar los procedimientos que habrán de seguirse y las medidas y procedimientos de protección que habrán de aplicarse al atender una solicitud de DPM o al solicitar una DPM. En el caso de una interfaz buque-puerto, tales medidas y procedimientos de protección podrían incluir la correspondiente responsabilidad aceptada por la instalación portuaria y el buque con arreglo a sus planes de protección, a saber:

- .1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección;
- .2 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
- .3 controlar el acceso al buque y a la instalación portuaria;
- .4 vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de atraque y los alrededores del buque;
- .5 vigilar el buque, incluidas las zonas de atraque y los alrededores del buque;
- .6 manipular la carga y los equipajes no acompañados;
- .7 vigilar la entrega de las provisiones del buque;
- .8 controlar el embarco de las personas y sus efectos; y
- .9 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección entre el buque y la instalación portuaria.

**4.4.9** En una actividad de buque a buque, la correspondiente responsabilidad aceptada por cada uno de los buques con arreglo a sus PPB, es igual a la anterior, excepto que «instalación portuaria» se sustituye por «buque».

**4.4.10** Cuando un OPB de un buque regido por el Convenio SOLAS no pueda ponerse en contacto con la persona en tierra responsable de la protección en tierra, incluida la cumplimentación de una DPM, el OPB podrá preparar una DPM indicando las medidas y procedimientos de protección que se aplicarán y mantendrán en el buque mientras dure la interfaz buque-puerto.

**4.4.11** Un buque regido por el Convenio SOLAS que tenga intención de realizar actividades de buque a buque con un buque no regido por el Convenio SOLAS normalmente deberá cumplimentar una DPM con el buque no regido por el Convenio SOLAS. Desde la introducción de las medidas de protección marítima, los buques no regidos por el Convenio SOLAS se han acostumbrado a responder positivamente a tales solicitudes. Si no se puede acordar una DPM entre un buque regido por el Convenio SOLAS y un buque no regido por el Convenio SOLAS, probablemente esa actividad de buque a buque no debería llevarse a cabo.

**4.4.12** La experiencia adquirida hasta la fecha ofrece ejemplos de las siguientes prácticas:

- .1 cuando las medidas de protección del buque documentadas en la DPM se extraen del PPB, se tiene cuidado de omitir información confidencial sobre protección, como las normas de protección;
- .2 el OPB notifica a la autoridad designada si una instalación portuaria:
  - por cualquier motivo rechaza la solicitud de DPM;
  - que solicita una DPM tiene un nivel de protección 3;
- .3 la DPM se archiva durante tres años (plazo que puede ser superior al mínimo especificado por las Administraciones), a fin de conocer cualesquiera tendencias en las solicitudes de DPM; y
- .4 los PPB incluyen una prescripción para que los buques acuerden una DPM cuando utilicen una instalación portuaria no regida por el Convenio SOLAS.

## 4.5 Personal de protección del buque

### Introducción

**4.5.1** La presente sección ofrece orientación sobre las tareas y la formación en materia de protección dirigidas a los oficiales de la compañía para la protección marítima (OCPM), los oficiales de protección del buque (OPB) y todo el personal de a bordo (véase la definición en el párrafo 1.8.1). En los párrafos 2.9.1 a 2.9.11 se encuentran orientaciones conexas.

**4.5.2** El nombramiento de los OCPM y OPB compete esencialmente a la compañía naviera cuyos buques están incluidos en las medidas de protección marítima.

**4.5.3** Como es probable que se confíe a los OCPM y OPB información confidencial sobre protección, algunas Administraciones exigen que se sometan a un control de seguridad antes de recibir dicha información. Este requisito puede hacerse extensivo al resto del personal de la compañía que asuma las responsabilidades de un OCPM así como a la alta dirección de la misma.

**4.5.4** Los certificados de suficiencia expedidos por la Administración del buque a los OPB y al personal de a bordo en el marco del Código de Formación pueden ser inspeccionados por un funcionario debidamente autorizado encargado de las medidas de control y cumplimiento de conformidad con lo prescrito en las medidas de protección marítima cuando el buque se encuentre en un puerto extranjero (véanse los párrafos 4.10.1 a 4.10.7).

### Oficiales de las compañías para la protección marítima

**4.5.5** En las compañías navieras, la responsabilidad de la protección del buque recae en el OCPM. Trabajando conjuntamente con sus OPB y con los OPIP de las instalaciones portuarias utilizadas por sus buques, los OCPM desempeñan una función clave y esencial en la implantación de las medidas de protección marítima. Es su responsabilidad garantizar que cada uno de sus buques cumpla los requisitos de las medidas de protección marítima.

**4.5.6** En materia de protección, los OCPM son el principal punto de contacto con sus buques y con la Administración. Los OCPM pueden ser los oficiales de las compañías a los que se notifiquen directamente los cambios en el nivel de protección para su retransmisión a los buques.

**4.5.7** A través del contacto con sus OPB y los OPIP, pueden asegurarse de que:

- .1 se identifican las posibles amenazas para la protección y se adoptan las medidas adecuadas para abordarlas; y de que
- .2 las medidas y procedimientos de protección de sus buques siguen siendo eficaces.

**4.5.8** La compañía naviera designará a uno o varios OCPM. Debería indicarse claramente de qué buques es responsable cada OCPM.

**4.5.9** Las tareas y responsabilidades del OCPM incluyen las siguientes:

- .1 informar del grado de amenaza al que posiblemente tenga que enfrentarse el buque, sirviéndose para ello de las pertinentes evaluaciones de la protección y de otra información adecuada;
- .2 asegurarse de que se realizan las EPB;
- .3 garantizar la elaboración, presentación para aprobación y posterior implantación y mantenimiento de los PPB;
- .4 asegurarse de que los PPB se modifiquen según proceda, a fin de subsanar deficiencias y de satisfacer las necesidades de protección de cada buque;
- .5 organizar las auditorías internas y las revisiones de las actividades de protección;
- .6 organizar las verificaciones inicial y siguientes de los buques por la Administración o la OPR para actuar en su nombre;
- .7 cerciorarse de que las deficiencias e incumplimientos descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento se tratan y solucionan prontamente;
- .8 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia;
- .9 garantizar una formación adecuada para el personal responsable de la protección del buque;
- .10 asegurarse de que existe una comunicación y una colaboración efectivas entre los OPB y los OPIP pertinentes;
- .11 garantizar la compatibilidad entre las prescripciones de protección y las de seguridad;
- .12 asegurarse de que, si se utilizan planes de protección de la flota o de buques gemelos, el plan de cada buque recoge con exactitud la información que es específica de ese buque;
- .13 garantizar la implantación y el mantenimiento de todo ASA o ESA aprobados para un buque determinado o para un grupo de buques; y
- .14 garantizar la coordinación e implantación eficaces de los PPB mediante su participación en prácticas a intervalos adecuados.

**4.5.10** Toda persona que desempeñe las tareas de un OCPM debería estar en condiciones de demostrar de manera satisfactoria las competencias que figuran en el apéndice 4.2: «Matriz de competencia para los oficiales de la compañía para la protección marítima». Debería considerarse que las personas que hayan completado satisfactoriamente un curso de formación para OCPM reconocido por la Administración cumplen este requisito.

**4.5.11** Como los OCPM no prestan servicio a bordo de los buques, no entran en el ámbito de aplicación del Convenio de Formación y el Código conexo.

**4.5.12** El resto del personal en tierra con responsabilidades en materia de protección demostrará las mismas competencias.

**4.5.13** Entre las prácticas observadas en el nombramiento y la titulación de los OCPM cabe señalar:

- .1 tener que someterse a un proceso de aprobación basado en la titulación del curso de formación y la acreditación para fines de protección, especialmente si tienen acceso a la información confidencial sobre protección facilitada por el Gobierno Contratante (por ejemplo, información sobre amenazas nacionales);
- .2 tener que asistir a los cursos impartidos por las organizaciones de formación aprobadas por su Administración;
- .3 designar un suplente para realizar las tareas del OCPM, según sea necesario;
- .4 conservar pruebas documentales de su nombramiento y formación (esto incluye a su suplente);

- .5 ser empleados de la compañía naviera y no personal contratado de una compañía externa, como una empresa de seguridad o de consultoría (esto incluye a su suplente);
- .6 disponer de una lista aprobada de sus tareas relacionadas y no relacionadas con la protección. Las tareas no relacionadas con la protección no deberían interferir con su capacidad para desempeñar sus tareas en materia de protección;
- .7 en la medida de lo posible, ser miembros del comité de protección portuaria de su puerto de origen; y
- .8 informar directamente a un miembro superior del equipo directivo de la compañía naviera.

### **Oficiales de protección del buque**

**4.5.14** En un buque, el oficial de protección del buque (OPB) es el responsable de la protección. Esta responsabilidad otorga a los OPB la función esencial de garantizar que las medidas de protección marítima sigan siendo eficaces.

**4.5.15** Los OPB, que son responsables ante el capitán del buque e informan al OCPM en tierra:

- .1 se aseguran de que el buque y su personal de a bordo funcionan de conformidad con el PPB acordado;
- .2 mantienen la protección en todo momento;
- .3 pueden ser responsables del personal de a bordo al que se asignen responsabilidades de protección;
- .4 se aseguran de que se establezca y mantenga el contacto con los OPIP en las instalaciones portuarias que utiliza el buque; y
- .5 mantienen el contacto, según sea necesario, con los OPP o los OPIP u otros oficiales y funcionarios en tierra que tienen responsabilidades en materia de protección.

**4.5.16** En cada buque regido por el Convenio SOLAS se designará un OPB. Para permitir los cambios de tripulación, en cada uno de los buques se podrán designar varios OPB. Las tareas de un OPB incluyen las siguientes:

- .1 realizar inspecciones periódicas de la protección del buque para asegurarse de que se mantienen las medidas de protección que corresponda;
- .2 mantener y supervisar la implantación del PPB, incluidas cualesquiera enmiendas del mismo;
- .3 coordinar los aspectos de protección de la manipulación de la carga y de las provisiones del buque con otro personal del buque y con los OPIP pertinentes;
- .4 proponer modificaciones al PPB;
- .5 informar al OCPM de toda deficiencia e incumplimiento descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento;
- .6 ejecutar cualquier medida correctiva;
- .7 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia a bordo;
- .8 garantizar que se ha impartido formación adecuada al personal de a bordo, incluida la formación para familiarizarse con los aspectos de protección;
- .9 notificar todos los sucesos que afecten a la protección;
- .10 coordinar la implantación del PPB con el OCPM y los OPIP pertinentes;
- .11 garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección; y
- .12 garantizar la implantación eficaz del PPB organizando ejercicios a intervalos adecuados.

**4.5.17** A partir del 1 de enero de 2012, los OPB tendrán un certificado de suficiencia que confirme que:

- .1 han aprobado un periodo de embarco no inferior a 12 meses (o un periodo de embarco adecuado unido a conocimientos de las operaciones del buque); y
- .2 cumplen las normas mínimas de competencia especificadas en el Código de Formación, que se enumeran en el apéndice 4.3: «Matriz de competencia para los oficiales de protección del buque». Las normas se asemejan a la orientación publicada por la OMI para los OCPM en 2005 (véase el apéndice 4.2: «Matriz de competencia para los oficiales de la compañía para la protección marítima»).

**4.5.18** Las enmiendas de 2006 al Convenio de Formación, que entraron en vigor en 2008, incluían la inserción de una nueva regla VI/5 sobre «Requisitos mínimos obligatorios para la expedición de títulos de suficiencia a oficiales de protección del buque». La parte A del Código de Formación estipula los requisitos de conocimiento, comprensión y aptitud para la titulación de OPB que se pueden consultar en el apéndice 4.3: «Matriz de competencia para los oficiales de protección del buque», a fin de determinar la necesidad de actualizar sus cualificaciones.

**4.5.19** Entre las prácticas observadas en el nombramiento y la titulación de los OPB cabe señalar:

- .1 someterse a un proceso de aprobación basado en la titulación del curso de formación y la acreditación para fines de protección, especialmente si tienen acceso a la información confidencial sobre protección facilitada por el Gobierno Contratante (por ejemplo, información sobre amenazas nacionales);
- .2 realizar cursos de formación con los proveedores de formación aprobados por la Administración;
- .3 conservar pruebas documentales de su nombramiento y formación;
- .4 ser empleados de la compañía naviera, no personal contratado de una compañía externa (por ejemplo, una empresa de seguridad o de consultoría);
- .5 disponer de una lista debidamente documentada y aprobada de sus tareas relacionadas y no relacionadas con la protección. Las tareas no relacionadas con la protección no deberían interferir con su capacidad para desempeñar sus tareas en materia de protección;
- .6 tener la oportunidad, al ser nombrado, de familiarizarse con el buque y su PPB antes de asumir las responsabilidades; y
- .7 ser capitán de buques con tripulaciones pequeñas. En tales casos, la compañía naviera podría considerar la asignación de un miembro de la tripulación cualificado para ayudar al capitán a realizar las actividades de protección.

### **Personal de a bordo que tenga asignadas tareas específicas de protección**

**4.5.20** Conforme al Código de Formación enmendado, el personal de a bordo que tenga asignadas tareas específicas de protección (por ejemplo, vigilar la cubierta y las planchas de desembarco, incluidos los guardias de seguridad contratados), tendrá un certificado de suficiencia que confirme que cumple las normas mínimas de competencia enumeradas en el apéndice 4.4: «Matriz de competencia para el personal de a bordo que tenga asignadas tareas específicas de protección».

**4.5.21** Dadas sus responsabilidades, si los capitanes de buques no son también los OPB, siempre debería considerarse que se les han asignado tareas de protección.

**4.5.22** Como disposición transitoria, el Código de Formación establece que, hasta el 1 de enero de 2014, el personal de a bordo al cual se hayan asignado tareas de protección y comience su periodo de embarco antes del 1 de enero de 2012, debería poder demostrar su competencia respecto de las tareas, cometidos y responsabilidades enumeradas en el apéndice 4.4: «Matriz de competencia para el personal de a bordo que tenga asignadas tareas específicas de protección», confirmando que:

- .1 ha cumplido un periodo de embarco como personal de a bordo al que se han asignado tareas de protección no inferior a seis meses en el curso de los últimos tres años; o

- .2 ha desempeñado funciones de protección consideradas equivalentes al periodo de embarco aprobado al que se refiere el apartado anterior; o
- .3 ha superado una prueba de tipo aprobado; o
- .4 ha completado satisfactoriamente una formación aprobada.

**4.5.23** Algunas de las prácticas observadas en el nombramiento y la titulación del personal de a bordo que tenga asignadas tareas específicas de protección incluyen:

- .1 recibir formación impartida por el OPB (u otra persona igualmente cualificada) para familiarizarse con los aspectos de protección de las tareas que se les hayan asignado, de conformidad con las disposiciones especificadas en el PPB, antes de asumir dichas tareas;
- .2 conservar pruebas documentales de su formación; y
- .3 figurar en el PPB (por categoría de personal).

### **Todo el personal de a bordo**

**4.5.24** Conforme al Código de Formación, todo el personal de a bordo recibirá formación aprobada para familiarizarse con los aspectos de protección antes de que se le asignen funciones a bordo que le capacite para:

- .1 notificar un suceso que afecte a la protección, incluidos una tentativa o acto de piratería o de robo a mano armada;
- .2 determinar los procedimientos a seguir cuando reconozca una amenaza para la protección; y
- .3 participar en los procedimientos de emergencia y contingencia relacionados con la protección.

**4.5.25** Asimismo, antes de asumir sus tareas, todo el personal de a bordo también deberá:

- .1 recibir una formación aprobada y adecuada o instrucción en la toma de conciencia de la protección según se establece en el apéndice 4.5: «Matriz de competencia: toma de conciencia de la protección para todo el personal de a bordo»;
- .2 proporcionar pruebas de que cumplen las normas mínimas de competencia relativas a la toma de conciencia de la protección enumeradas en el apéndice 4.5: «Matriz de competencia: toma de conciencia de la protección para todo el personal de a bordo». Las pruebas exigidas se pueden obtener demostrando la competencia mediante los criterios de evaluación especificados en el apéndice 4.5, o bien a través de exámenes o la evaluación continua como parte de un programa de formación aprobado.

**4.5.26** Como disposición transitoria, el Código de Formación establece que, hasta el 1 de enero de 2014, la gente de mar que comience su periodo de embarco antes del 1 de enero de 2012 demostrará que cumple los requisitos enumerados en el apéndice 4.5: «Matriz de competencia: toma de conciencia de la protección para todo el personal de a bordo», confirmando que:

- .1 ha cumplido un periodo de embarco aprobado como personal de a bordo no inferior a seis meses en el curso de los últimos tres años; o
- .2 ha desempeñado funciones de protección consideradas equivalentes al periodo de embarco aprobado al que se refiere el apartado anterior; o
- .3 ha superado una prueba de tipo aprobado; o
- .4 ha completado satisfactoriamente una formación aprobada.

**4.5.27** La experiencia adquirida hasta la fecha incluye ejemplos de personal de a bordo:

- .1 que recibe formación en la toma de conciencia de la protección, impartida por el OPB u otra persona igualmente cualificada al menos una vez durante su carrera; y

- .2 conserva pruebas documentales de su formación en aspectos de protección.

### **Acreditaciones para fines de protección**

**4.5.28** Podrá exigirse a las compañías navieras que cumplan las instrucciones impartidas por el Estado de abanderamiento sobre la aplicación de cualesquiera procedimientos de acreditación para fines de protección de su personal.

**4.5.29** La acreditación para fines de protección permite verificar que el personal cuyas funciones requieran el acceso a zonas restringidas o a información confidencial sobre protección no pone en peligro la protección marítima. Las verificaciones asociadas a estas acreditaciones son más rigurosas que las comprobaciones de antecedentes previas al empleo efectuadas por las compañías navieras.

**4.5.30** La experiencia adquirida hasta la fecha incluye ejemplos de Estados de abanderamiento que exigen acreditaciones para fines de protección para:

- .1 los directivos de una compañía naviera; y
- .2 el OCPM y las personas nombradas para desempeñar las funciones del OCPM.

**4.5.31** Algunos Gobiernos exigen acreditaciones para fines de protección a todos los que desempeñan cualquier función dentro de las zonas portuarias, incluidos los empleados de las compañías navieras.

## **4.6 Comunicaciones de protección del buque**

### **Sistemas de alerta de protección del buque**

**4.6.1** Todos los buques estarán provistos de un sistema de alerta de protección del buque (SSAS) según se describe en los párrafos 2.12.4 a 2.12.15. Su finalidad es enviar una señal o mensaje encubierto desde un buque que no resulte evidente para cualquiera que se encuentre en el buque y desconozca el mecanismo de alerta.

**4.6.2** Al activarse, el sistema de alerta de protección del buque:

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

**4.6.3** La autoridad competente debería estar disponible en todo momento para recibir los alertas del SSAS.

**4.6.4** El sistema de alerta de protección del buque:

- .1 podrá activarse desde el puente de navegación y, como mínimo, desde otra posición;
- .2 se ajustará a normas de funcionamiento que no sean menos estrictas que las aprobadas por la OMI; y
- .3 tendrá sus puntos de activación proyectados de modo que el alerta de protección del buque no pueda iniciarse accidentalmente.

**4.6.5** Cuando la autoridad competente recibe un alerta del SSAS, ya sea directamente o a través de un proveedor de servicios, dicho alerta debe incluir la siguiente información:

- .1 nombre del buque;

- .2 número de identificación del buque de la OMI;
- .3 distintivo de llamada;
- .4 identidad del servicio móvil marítimo (que se compone de una serie de nueve dígitos transmitidos por un canal de radiofrecuencia para proporcionar un identificador único que se utiliza para llamar a los buques automáticamente);
- .5 posición GNSS del buque; y
- .6 fecha y hora de la posición GNSS.

**4.6.6** La prescripción de llevar un SSAS podrá cumplirse utilizando la instalación radioeléctrica que haya aprobado la Administración.

**4.6.7** La autoridad competente será la responsable de comprobar si un alerta de protección es verdadero o falso.

**4.6.8** El PPB incluirá lo siguiente, cuya conservación en un documento aparte del PPB podrán exigir las Administraciones para no poner en peligro su confidencialidad:

- .1 la identificación de los puntos de activación del SSAS; y
- .2 los procedimientos utilizados, incluida su prueba, activación, desactivación y reactivación para limitar el número de falsos alertas.

**4.6.9** Además de la alarma encubierta, el capitán puede utilizar una alarma abierta (por ejemplo una transmisión en VHF que no intente negar la confirmación de su activación) para impedir que una amenaza para la protección se convierta en un suceso que afecte a la protección marítima.

**4.6.10** La experiencia adquirida hasta la fecha de los armadores con respecto al establecimiento del SSAS revela ejemplos de:

- .1 procedimientos incluidos en los PPB utilizando un modelo normalizado;
- .2 manipulación de los falsos alertas de protección que se incluyan como procedimiento;
- .3 pruebas realizadas por lo menos una vez al año;
- .4 cuando se vaya a someter a prueba el SSAS, la compañía naviera lo notificará a todas las partes interesadas a fin de evitar medidas de respuesta de emergencia no deseadas;
- .5 si un SSAS transmite accidentalmente durante la prueba, el buque lo notificará inmediatamente a la compañía naviera o a la autoridad competente (en caso de no serlo la compañía naviera), para que todas las partes interesadas tengan conocimiento de que el alerta es falso y de que no deberían adoptar ninguna medida de respuesta de emergencia;
- .6 utilización de una lista de comprobación durante la prueba; y
- .7 suministro de una fuente de energía eléctrica alternativa.

### **Sistemas de identificación automática**

**4.6.11** Además de los requisitos documentados en los párrafos 2.12.16 a 2.12.19, si el capitán considera que el funcionamiento continuo del SIA puede comprometer la seguridad del buque, o cuando sea inminente un suceso que afecte a la protección, el SIA se puede desconectar.

**4.6.12** Al desconectar el SIA, los capitanes deberían:

- .1 tener presente la posibilidad de que los atacantes intercepten las comunicaciones buque-tierra y se sirvan de la información obtenida para elegir los objetivos;
- .2 tener presente que desconectar el SIA en zonas de alto riesgo reduce la capacidad de los buques de apoyo de la armada para dar seguimiento y localizar a buques que pudieran estar necesitados de auxilio;

- .3 proceder con cautela cuando se transmita por radio información sobre la carga u objetos de valor en zonas donde hay ataques;
- .4 hacer uso de su pericia profesional para decidir si el SIA se ha de desconectar a fin de que el buque no sea detectado cuando se entre en aguas donde los actos de piratería constituyen una amenaza inminente;
- .5 sopesar el riesgo de un ataque y la necesidad de mantener la seguridad de la navegación;
- .6 actuar de conformidad con la orientación de la OMI;
- .7 tener presente que otros buques que naveguen en zonas de alto riesgo también pueden haber tomado la decisión de desconectar el SIA; y
- .8 en caso de ataque, deberían asegurarse en la medida de lo posible de que se vuelva a conectar el SIA y que transmite datos, a fin de que las fuerzas de seguridad puedan localizar el buque.

### **Información previa a la llegada**

**4.6.13** A todo buque que desee entrar en el puerto de otro Gobierno Contratante se le pedirá que proporcione la información indicada en el párrafo 2.12.20, la cual debería ser facilitada por el capitán o en su nombre por el OCPM, el OPB o el agente del buque en el puerto al que desea entrar. Tal información puede ser un conjunto de datos normalizados como el que se muestra en el apéndice 4.6: «Conjunto normalizado de datos de información previa a la llegada relacionada con la protección». Si se presenta electrónicamente, posiblemente no se podrá incluir ninguna firma.

**4.6.14** El capitán puede negarse a facilitar tal información pero si lo hace puede denegársele la entrada al puerto.

**4.6.15** El buque mantendrá un registro de la información facilitada correspondiente a las últimas 10 instalaciones portuarias visitadas.

### **Sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance**

**4.6.16** Los requisitos del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) se describen en los párrafos 2.12.25 a 2.12.37.

**4.6.17** La obligación del armador es cumplir esos requisitos proporcionando el equipo de a bordo para transmitir la identidad del buque, su posición y la fecha y hora de la posición al centro de datos designado por la Administración del buque.

**4.6.18** En circunstancias excepcionales y durante el menor tiempo posible, el sistema LRIT puede desconectarse si el capitán considera que su funcionamiento compromete la seguridad o la protección del buque. En tales casos, el capitán informará a la Administración sin demora injustificada y registrará el caso exponiendo el motivo de la decisión y el plazo de tiempo durante el cual no hubo transmisión.

## **4.7 Evaluaciones de la protección del buque**

### **Introducción**

**4.7.1** Se llevará a cabo una evaluación de la protección del buque (EPB) para cada buque como paso previo a la preparación de un plan de protección del buque (PPB) (véanse los párrafos 2.9.12 a 2.9.14).

**4.7.2** Puede considerarse que la EPB es un análisis de riesgos de todos los aspectos de las operaciones de un buque para determinar qué elemento o elementos de éste son más vulnerables. Es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del PPB.

**4.7.3** El OCPM tiene la responsabilidad de garantizar que se lleva a cabo una EPB para cada buque de la flota de la compañía y que las personas que la realicen tengan los conocimientos necesarios para llevar a cabo esa labor.

**4.7.4** Las organizaciones de protección reconocidas (OPR) podrán llevar a cabo las EPB siempre que no participen posteriormente en la revisión y aprobación del PPB conexo (véanse los párrafos 4.2.6 a 4.2.8).

### **Realización y documentación de la EPB**

**4.7.5** La EPB abarcará los siguientes elementos:

- .1 un reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección;
- .2 identificación de las medidas, procedimientos y actividades existentes en relación con la protección;
- .3 identificación y evaluación de las actividades importantes a bordo del buque;
- .4 identificación de las posibles amenazas para las actividades importantes a bordo del buque, y la probabilidad de que se concreten;
- .5 identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

**4.7.6** Al igual que en el caso de las EPIP, las Administraciones podrían exigir que las EPB establezcan y clasifiquen por orden de prioridad las medidas para contrarrestar las amenazas.

**4.7.7** La compañía naviera documentará, revisará, aceptará y conservará la EPB para cada buque de la flota de la compañía.

### **Elaboración de informes sobre la EPB**

**4.7.8** Una vez ultimada la EPB se elaborará un informe. La finalidad de dicho informe es facilitar la aceptación de la EPB por la compañía naviera y, por lo tanto, incluirá:

- .1 un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación;
- .2 una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación;
- .3 una descripción de las medidas que podrían aplicarse para contrarrestar cada uno de esos puntos vulnerables;
- .4 la protección contra el acceso o la divulgación no autorizados.

**4.7.9** En caso de utilizarse, podría adjuntarse un modelo cumplimentado como anexo al informe de la EPB.

**4.7.10** Si la EPB no ha sido realizada por la compañía naviera, el OCPM debería revisar y aceptar el informe sobre la EPB.

**4.7.11** La experiencia adquirida hasta la fecha incluye ejemplos de OCPM que:

- .1 proporcionan una copia numerada del informe sobre la EPB aprobada a una lista de personas de la compañía;
- .2 antes de comenzar una EPB, buscan toda la información disponible sobre las evaluaciones de las amenazas en los puertos que serán visitados por el buque, estudian los informes anteriores sobre necesidades de protección similares, y debaten sobre la manera de llevar a cabo la EPB con las personas adecuadas a bordo del buque y en las instalaciones portuarias y puertos que se visitarán;
- .3 siguen la orientación específica ofrecida por las autoridades nacionales y buscan aclaración cuando se requiere; y
- .4 al elaborar junto con los OPB las medidas para contrarrestar las amenazas, analizan sus efectos en cuanto a:
  - comodidad y conveniencia;
  - intimidad del personal; y

- la ejecución de las tareas por parte del personal del buque que pueda tener que permanecer a bordo durante periodos prolongados.

### **Actualización de la EPB**

**4.7.12** Las EPB deberían revisarse y actualizarse, según proceda, cuando se haya producido:

- .1 un suceso importante que afecte a la protección marítima en relación con el buque;
- .2 un cambio en el servicio que presta el buque; o
- .3 un cambio de propietario o armador del buque.

**4.7.13** Estos cambios podrían incluir modificaciones en las rutas marítimas, especialmente en casos en los que tales cambios pueden producir nuevas hipótesis de amenazas y una mayor probabilidad de que se produzca un suceso que afecte a la protección marítima.

## **4.8 Planes de protección del buque**

### **Introducción**

**4.8.1** Todo buque llevará a bordo un plan de protección del buque (PPB) aprobado por la Administración. El plan comprenderá los tres niveles de protección (véase la subsección 4.3). La estrecha interrelación entre las EPB y los PPB se muestra en el ejemplo de un proceso de aprobación de una EPB y un PPB ilustrado en el apéndice 4.7: «Ejemplo de evaluación de la protección del buque y proceso de aprobación del plan».

**4.8.2** Las OPR podrán:

- .1 preparar los PPB en nombre de los OCPM (que son los responsables de garantizar que se elaboren y sometan a aprobación los PPB);
- .2 revisar y aprobar los PPB y sus enmiendas en nombre de una Administración siempre que no hayan participado en la preparación del PPB sometido a revisión o en la EPB conexas.

**4.8.3** Cuando se presenta para su aprobación un PPB o sus enmiendas, irá acompañado de la EPB en la que se basa el plan o las enmiendas.

**4.8.4** Los OCPM y sus OPB deberían conservar registros de todas las enmiendas introducidas en un PPB aprobado.

### **Preparación y mantenimiento de los PPB**

**4.8.5** Todos los PPB proporcionarán información detallada acerca de:

- .1 medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo del buque armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos;
- .2 zonas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas;
- .3 medidas y equipos para prevenir el acceso no autorizado al buque, incluido el acceso a un buque cuando se encuentre en un puerto o en el mar;
- .4 procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales del buque o de la interfaz buque-puerto;
- .5 medidas mínimas de protección tanto físicas como operativas que debe tomar el buque en todo momento para funcionar en el nivel de protección 1;
- .6 medidas de protección adicionales o intensificadas que el buque puede adoptar para pasar al nivel de protección 2;

- .7 procedimientos para responder rápidamente a cualquier instrucción sobre protección que puedan impartir los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3;
- .8 procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;
- .9 tareas del personal de a bordo al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección;
- .10 procedimientos para verificar las actividades de protección;
- .11 procedimientos para la formación, los ejercicios y las prácticas relacionados con el plan;
- .12 procedimientos para la interfaz con las actividades de protección de las instalaciones portuarias;
- .13 procedimientos para el examen periódico del plan y su actualización;
- .14 procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima;
- .15 identificación del OPB y del OCPM, con sus datos de contacto para las 24 h del día;
- .16 procedimientos para garantizar que se llevan a cabo las inspecciones, pruebas, calibrado y mantenimiento del equipo de protección de a bordo;
- .17 la frecuencia con que se deberá someter a prueba o calibrar el equipo de protección de a bordo; y
- .18 procedimientos, instrucciones y orientaciones para la utilización del SSAS, así como para su prueba, activación, desactivación y reactivación para limitar el número de falsos alertas.

**4.8.6** Además, los PPB deberían exponer detalladamente:

- .1 la organización de la protección del buque;
- .2 las relaciones del buque con la compañía, las instalaciones portuarias, otros buques y las autoridades pertinentes con responsabilidades en la esfera de la protección;
- .3 la configuración de los sistemas de comunicación necesarios para el funcionamiento eficaz en todo momento de las comunicaciones en el buque y de éste con otras entidades, como las instalaciones portuarias;
- .4 las medidas básicas de protección, tanto físicas como operativas, que se han adoptado para el nivel de protección 1, y que tendrán carácter permanente;
- .5 las medidas adicionales de protección 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 revisiones o auditorías periódicas del PPB, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias; y
- .7 los procedimientos de notificación a los pertinentes puntos de contacto de los Gobiernos Contratantes.

**4.8.7** Para evitar posibles conflictos de intereses, el personal que lleve a cabo las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el PPB o que evalúe su implantación será independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la compañía o de la flota.

**4.8.8** Los PPB estarán protegidos contra el acceso o la divulgación no autorizados.

**4.8.9** Las disposiciones pertinentes del PPB que se lleva a bordo estarán redactadas en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

**4.8.10** Si los PPB se mantienen en formato electrónico, se establecerán procedimientos destinados a evitar que se borren, destruyan o alteren sin autorización.

**4.8.11** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que varias Administraciones han elaborado un modelo de PPB, listas de comprobación previas a la presentación y material de orientación conexas. Los documentos a los que se hace referencia en sitios de internet están enumerados en el apéndice 4.8: «Ejemplos de sitios en internet con material de orientación sobre la elaboración y validación de planes de protección del buque», junto con un resumen de su contenido.

### **Planificación y realización de ejercicios y prácticas en relación con la protección del buque**

**4.8.12** La realización periódica de ejercicios y prácticas en relación con la protección del buque es un aspecto importante para garantizar que los buques cumplan las prescripciones de las medidas de protección marítima.

**4.8.13** Los ejercicios pueden definirse como actividades supervisadas que se utilizan para someter a prueba una única medida o procedimiento del PPB. Las prácticas son actividades más complejas en las que se someten a prueba varias medidas y procedimientos al mismo tiempo.

**4.8.14** Con objeto de garantizar la aplicación eficaz de las medidas y procedimientos especificados en los PPB, deberían realizarse ejercicios como mínimo cada tres meses. Normalmente estos ejercicios estarán organizados por los OPB, que son los responsables de garantizar que todo el personal del buque reciba una formación adecuada. Además, en los casos en que, en un momento dado, más del 25 % del personal del buque haya sido reemplazado por personal que no haya participado previamente en un ejercicio a bordo de dicho buque en los tres últimos meses, debería realizarse un ejercicio en el plazo de una semana, después de haberse producido el reemplazo.

**4.8.15** Como mínimo, los OPB deberían organizar ejercicios que cubran hipótesis como:

- .1 identificación y búsqueda de visitantes no autorizados a bordo del buque;
- .2 reconocimiento de materiales que puedan representar una amenaza para la protección;
- .3 métodos para disuadir a los atacantes de acercarse al buque;
- .4 reconocimiento de las zonas restringidas;
- .5 reunión para la evacuación.

**4.8.16** Se pueden encontrar orientaciones adicionales sobre la realización de ejercicios y prácticas en: <https://homeport.uscg.mil/mycgp/portal/ep/home.do>

**4.8.17** Para garantizar la implantación y coordinación eficaces de los PPB, los OCPM participarán en las prácticas como mínimo una vez al año pero sin que transcurran entre unas y otras más de 18 meses.

**4.8.18** En dichas prácticas podrían someterse a prueba las comunicaciones, la coordinación, la disponibilidad de recursos y la forma de hacer frente a un suceso, y pueden:

- .1 hacerse a escala natural o en vivo;
- .2 consistir en una simulación teórica o seminario; o
- .3 combinarse con otras prácticas organizadas por organismos gubernamentales para someter a prueba las capacidades de búsqueda y salvamento o las de respuesta en caso de emergencia.

**4.8.19** Las prácticas pueden abarcar emergencias a bordo como la búsqueda de bombas, armas y personal no autorizado, así como respuestas a daños o destrucción de la infraestructura del buque. No tienen por qué implicar a cada uno de los buques de una flota. Si las prácticas se llevan a cabo a bordo y/o implican a uno o más buques de una compañía naviera, entonces los datos y las lecciones extraídas de dichas prácticas podrán, como mínimo, divulgarse por toda la flota a través de seminarios a bordo de cada buque; asimismo, todas las medidas identificadas podrán implantarse en cada buque.

**4.8.20** Los ejercicios y prácticas consumen tiempo y recursos de la organización y, por lo tanto, se realizarán de la manera más eficaz y eficiente posible. Reconociendo la necesidad de ayudar a los explotadores de las instalaciones portuarias de la región de Asia y el Pacífico, el Grupo de trabajo sobre transporte del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) elaboró un conjunto de orientaciones reunidas en un manual (véase el apéndice 3.7: «Manual del APEC de ejercicios y prácticas de protección marítima para las instalaciones portuarias»). Si bien se centra en las operaciones portuarias, el manual ofrece un enfoque sistemático y global sobre la planificación, preparación, realización, presentación de información y notificación de los ejercicios y prácticas en relación con la protección marítima. Por tanto, podría constituir una referencia útil para planificar y llevar a cabo ejercicios y prácticas a bordo de los buques.

**4.8.21** La realización de ejercicios y prácticas puede exigir enmiendas al PPB aprobado. Las enmiendas más destacadas a un PPB aprobado se presentarán a la Administración o a la OPR autorizada para que lo vuelva a aprobar.

### **Acceso al buque de los funcionarios gubernamentales, los servicios de respuesta para casos de emergencia y los prácticos**

**4.8.22** Los funcionarios gubernamentales que tengan derecho a subir a bordo de los buques en el desempeño de sus funciones deberían llevar consigo documentos de identificación adecuados expedidos por el Gobierno. Los documentos de identificación deberían incluir una fotografía del titular del documento. También deberían incluir el nombre del titular o un número de identificación único. Si el documento de identidad está redactado en un idioma distinto del español, el francés o el inglés, se debería facilitar una traducción a uno de esos idiomas.

**4.8.23** Los funcionarios gubernamentales deberían presentar sus documentos de identificación cuando se les solicite al subir a bordo de un buque.

**4.8.24** El personal de protección del buque debería poder verificar la autenticidad de los documentos de identidad expedidos a los funcionarios gubernamentales, y los Gobiernos deberían establecer procedimientos y proporcionar datos de contacto para facilitar dicha verificación.

**4.8.25** Los servicios de respuesta para casos de emergencia y los prácticos también deberían llevar consigo documentos de identificación adecuados y presentarlos al subir a bordo del buque. Debería poder verificarse la autenticidad de dichos documentos de identificación.

**4.8.26** Únicamente la persona encargada de un equipo de respuesta en caso de emergencia debería presentar el documento de identificación al subir a bordo del buque e informar al personal de protección del buque pertinente del número de personas de su equipo que acceden o suben a bordo del buque.

**4.8.27** No debería exigirse a los funcionarios gubernamentales, ni al personal de respuesta en caso de emergencia ni a los prácticos que entreguen sus documentos de identidad al subir a bordo del buque. La expedición por un buque de documentos de identificación de visitantes podría no ser oportuna cuando los funcionarios gubernamentales, el personal de respuesta en caso de emergencia o los prácticos hayan presentado un documento de identidad que pueda verificarse.

**4.8.28** El personal de protección del buque no debería someter a un registro a los funcionarios gubernamentales. Todo registro contemplado en un PPB podría omitirse cuando se trate de personal que acude en respuesta a una situación de emergencia o de un práctico que sube a bordo del buque una vez que su identidad ha sido verificada.

**4.8.29** Los OPB deberían poder contar con la ayuda de los OPIP para verificar la identidad de los funcionarios gubernamentales, el personal de respuesta en caso de emergencia y los prácticos que tengan intención de subir a bordo del buque.

### **Permiso de tierra y acceso a los servicios para la gente de mar en tierra**

**4.8.30** Las obligaciones de los Gobiernos y sus autoridades nacionales en relación con los permisos de tierra y el acceso a los servicios para la gente de mar en tierra se abordan en los párrafos 2.17.5 a 2.17.10,

mientras que las correspondientes a los explotadores del puerto o las instalaciones portuarias se abordan en los párrafos 3.8.13 a 3.8.19.

**4.8.31** Normalmente, el OPB se pondrá en contacto con el OPIP antes de su llegada a la instalación portuaria a fin de coordinar las medidas con respecto al acceso a tierra y las visitas a bordo. Estas medidas equilibrarán la necesidad de protección del puerto y la instalación portuaria con las necesidades del buque y su tripulación.

**4.8.32** Los procedimientos para facilitar el acceso a tierra, o el permiso de tierra, de la gente de mar deberían ser transparentes, fáciles de seguir y no deberían requerir la participación de la gente de mar. Los procedimientos deberían ofrecer un sistema donde los marineros, los prácticos y los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos puedan subir a bordo y bajar a tierra puntualmente. Estos procedimientos no deberían imponer unos costos indebidos a las personas que soliciten entrar al buque o salir del mismo. No se deberían imponer obstáculos como unas tarifas excesivas o unas horas de funcionamiento restrictivas.

**4.8.33** En los casos en los que se deniegue el permiso de tierra a los tripulantes, el OPB debería comunicar el asunto directamente al OCPM para que éste lo comunique a su vez a las autoridades competentes.

### **Notificación de sucesos que afectan a la protección marítima**

**4.8.34** En los PPB se documentarán los procedimientos de notificación de los sucesos y amenazas que afecten a la protección marítima a las Administraciones y demás organizaciones gubernamentales (véase el párrafo 2.9.37).

**4.8.35** Generalmente, los sucesos que afectan a la protección marítima se dividen en dos categorías:

- .1** aquellos que se consideran lo suficientemente graves como para que el OCPM los notifique a las autoridades competentes, entre los que se incluyen los siguientes:
  - el acceso no autorizado a zonas restringidas del buque por motivos relacionados con supuestas amenazas;
  - el transporte no autorizado o la detección de polizones, armas o explosivos;
  - sucesos de los cuales los medios de comunicación tienen conocimiento;
  - avisos de bomba;
  - atracadas o intentos de atracada;
  - daños al buque causados por artefactos explosivos o incendios provocados;
- .2** aquellos que, aunque de menor gravedad, deben notificarse al OPB y ser objeto de investigación por parte de éste, entre los que se incluyen los siguientes:
  - acceso no autorizado al buque debido a fallos en los puntos de control de acceso o uso inadecuado de los pases;
  - daños a los equipos debido a sabotaje o vandalismo;
  - divulgación no autorizada de un PPB;
  - comportamiento sospechoso en las inmediaciones del buque cuando éste se encuentra en una instalación portuaria;
  - paquetes sospechosos en las inmediaciones del buque cuando éste se encuentra en una instalación portuaria;
  - puntos de acceso provistos de inadecuados medios de protección.

**4.8.36** Si surge una amenaza o un suceso que exija la activación de las medidas y procedimientos de protección aplicables a un nivel de protección superior al establecido para la instalación portuaria, el hecho de que un buque o una instalación portuaria inicie la respuesta apropiada a una amenaza emergente no debe ni puede depender de que el Gobierno o la Administración cambie el nivel de protección. La respuesta a la amenaza o al suceso que afecte a la protección marítima, según vaya evolucionando, debería adoptarse de conformidad con el PPB. El buque debe notificar la amenaza o el suceso –y la medida adoptada– al Gobierno, la autoridad designada o la Administración en la primera oportunidad viable.

**4.8.37** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que algunas Administraciones:

- .1 han especificado los tipos de sucesos que afectan a la protección marítima que les serán notificados inmediatamente, a saber:

<b>Tipo de suceso que afecta a la protección marítima</b>
Ataque
Avisos de bomba
Secuestro
Robos a mano armada o actos de piratería contra un buque
Descubrimiento de armas de fuego
Descubrimiento de otras armas
Descubrimiento de explosivos
Acceso no autorizado a una zona restringida
Acceso no autorizado a la instalación portuaria
Conocimiento por parte de los medios de comunicación

- .2 con respecto a los avisos de bomba, han elaborado una lista de comprobación, que constituye un instrumento útil para todo aquel que reciba un aviso (que puede adoptar varias formas, siendo la más común una llamada telefónica a un agente marítimo, a la compañía naviera o un determinado buque). Se puede encontrar un ejemplo de lista de comprobación en:  
<http://www.cpni.gov.uk/documents/posters%20and%20checklists/bomb-threat-checklist.pdf>
- .3 han proyectado formularios normalizados para los sucesos que afectan a la protección marítima que les serán notificados y que se encuentran disponibles en sus sitios en la Red. Puede descargarse un formulario de ese tipo en los siguientes sitios de la Red:
- [www.infrastructure.gov.au/transport/security/maritime/MSIR\\_online\\_form.aspx](http://www.infrastructure.gov.au/transport/security/maritime/MSIR_online_form.aspx)
  - [http://www.mpa.gov.sg/sites/circulars\\_and\\_notices/pdfs/shipping\\_circulars/security\\_incident\\_form.pdf](http://www.mpa.gov.sg/sites/circulars_and_notices/pdfs/shipping_circulars/security_incident_form.pdf)
  - [www.gibmaritime.com](http://www.gibmaritime.com)
  - [www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/78C174E7BB90EA95C22575190042D23A?OpenDocument](http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/78C174E7BB90EA95C22575190042D23A?OpenDocument)
- .4 aunque estos formularios se han proyectado para cumplir las prescripciones sobre notificación de sucesos establecidas en la legislación nacional, los armadores podrían adaptarlos a sus requisitos de notificación específicos. En tales casos, la utilidad práctica de los formularios podría mejorarse de la siguiente manera:
- asegurándose de que su formato es sencillo;
  - permitiendo que el OPB notifique las medidas correctivas adoptadas;
  - asegurándose de que los procedimientos de notificación conexos son sencillos;
  - indicando en qué situaciones se remitirán al OCPM; y
  - disponiendo las copias en un lugar visible y de fácil acceso para el personal de a bordo;
- .5 han especificado la manera de elaborar los informes y los procedimientos correspondientes incluido el plazo de tiempo para notificar un suceso y los destinatarios de tales informes (por ejemplo, los organismos locales encargados del cumplimiento de la ley cuando un buque se encuentra en una instalación portuaria o un Estado ribereño colindante).

## Mantenimiento de registros a bordo

**4.8.38** Las Administraciones deberían especificar los registros sobre protección que un buque tiene que mantener y tienen que estar disponibles para su inspección, incluido el periodo mínimo durante el cual deberían conservarse (subsección 2.9.38). Los registros abarcarán:

- .1 declaraciones de protección marítima acordadas con las instalaciones portuarias y otros buques;
- .2 amenazas o sucesos que afecten a la protección marítima;
- .3 fallos en la protección;
- .4 cambios en el nivel de protección;
- .5 comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado el buque;
- .6 la formación en materia de protección del buque impartida al personal de a bordo;
- .7 ejercicios y prácticas en relación con la protección marítima;
- .8 mantenimiento del equipo de protección;
- .9 auditorías internas y revisiones;
- .10 revisiones de las EPB y los PPB; y
- .11 todas las enmiendas a un PPB aprobado.

**4.8.39** Los registros:

- .1 se mantendrán en el idioma o idiomas de trabajo del buque;
- .2 se protegerán mediante procedimientos destinados a evitar que se borren, destruyan o alteren sin autorización si se conservan en formato electrónico;
- .3 se protegerán contra el acceso o la divulgación no autorizados;
- .4 estarán a disposición de los oficiales debidamente autorizados de los Gobiernos Contratantes para verificar que se aplican las disposiciones de los PPB; y
- .5 se mantendrán a bordo durante el periodo que especifique la Administración.

## Realización de autoevaluaciones

**4.8.40** Las listas de comprobación pueden constituir un instrumento útil para evaluar y notificar los avances realizados en la aplicación de los PPB y, por extensión, de las medidas de protección marítima.

**4.8.41** El apéndice 4.9: «Lista de comprobación de la implantación para el personal de protección del buque» contiene una lista de comprobación para el personal de protección del buque que les permitirá evaluar los avances realizados en la aplicación de las medidas de protección marítima. Salvo por unos cambios menores en su formato y el material de orientación, la lista es idéntica al Instrumento de autoevaluación voluntaria para la protección del buque, que fue aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI en mayo de 2006 y ampliamente distribuido.

**4.8.42** El apéndice 4.10: «Lista de comprobación de la implantación para las compañías navieras y sus OCPM» contiene una lista de comprobación para que las compañías navieras y sus OCPM puedan evaluar los avances realizados en la aplicación de las medidas de protección marítima. La lista fue publicada por la OMI en diciembre de 2006.

**4.8.43** La experiencia adquirida hasta la fecha revela que:

- .1 varias Administraciones han fomentado el uso anual de estas listas de comprobación como un ejemplo de buenas prácticas de gestión; y

- .2 los OCPM y los OPB han modificado su contenido y su formato para cumplir prescripciones específicas de evaluación (por ejemplo, para identificar cuándo se examinaron los procedimientos o se sometieron a prueba las medidas por última vez, o para establecer un vínculo entre las deficiencias identificadas y las prioridades del plan de trabajo).

### **Revisión y enmienda de un PPB aprobado**

**4.8.44** Las Administraciones deberían notificar a los OCPM el tipo de enmiendas a un PPB aprobado que deberán ser aprobadas antes de su aplicación. Esta notificación se puede facilitar al aprobarse el PPB inicial o una enmienda posterior.

**4.8.45** Del mismo modo, las Administraciones deberían notificar a los OCPM las enmiendas a un PPB aprobado que no requieran su aprobación previa.

**4.8.46** A menos que la Administración haya permitido que determinadas enmiendas se realicen sin su aprobación previa, las enmiendas propuestas a un PPB aprobado podrían no aplicarse hasta que no hayan sido autorizadas por la Administración.

**4.8.47** La preparación de todas las enmiendas a un PPB aprobado es responsabilidad en última instancia del OCPM.

**4.8.48** Si la Administración permite a un OCPM o a un OPB enmendar un PPB sin su aprobación previa, las enmiendas adoptadas se comunicarán a la Administración en la primera oportunidad.

**4.8.49** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que:

- .1 los PPB se revisan anualmente y con mayor frecuencia en respuesta a sucesos tales como:
  - cambios en las operaciones, la propiedad y la estructura del buque;
  - después de haber realizado ejercicios y prácticas fallidos;
  - después de haberse producido una amenaza o un suceso que afecte a la protección marítima en relación con el buque;
  - la ultimación de una revisión de la EPB;
  - si una auditoría interna o una inspección de la Administración pone de manifiesto fallos en la organización de la protección y en las operaciones del buque que pongan en duda que el PPB aprobado siga siendo válido;
- .2 una enmienda a un PPB aprobado también implica una revisión de la EPB;
- .3 las Administraciones exigen que los siguientes tipos de cambios propuestos se sometan a su aprobación antes de su aplicación:
  - procedimientos para reconocer los cambios en los niveles de protección;
  - medidas o procedimientos en los niveles de protección 2 y 3;
  - procedimientos para controlar el acceso a los buques;
  - procedimientos para la notificación de sucesos;
  - frecuencia con la que se debe someter a prueba el equipo de protección;
  - procedimientos para el mantenimiento del equipo de protección;
  - procedimientos para proteger la confidencialidad de los documentos;
  - frecuencia con la que se llevarán a cabo los ejercicios y prácticas;
  - procedimientos del SSAS;
  - identidad del OCPM y datos de contacto.
- .4 algunas Administraciones han demostrado flexibilidad al permitir que se realicen enmiendas de menor importancia en un PPB sin su aprobación previa. Esto sucede normalmente con aquellos cambios que se producen con frecuencia, por ejemplo, el cambio del OPB;
- .5 se ha demostrado la conveniencia de dar a los PPB un formato que facilite la presentación de enmiendas en páginas sueltas en lugar de presentar el documento íntegro.

## 4.9 Certificado internacional de protección del buque

**4.9.1** Los buques que queden dentro del ámbito de aplicación de las medidas de protección marítima deben llevar el Certificado internacional de protección del buque (ISSC) o, en circunstancias determinadas, el ISSC provisional, ambos expedidos por su Administración. Los datos de su expedición, las verificaciones necesarias, el plazo de validez, la pérdida de validez y las medidas correctivas se facilitan en la subsección 2.10.

**4.9.2** Las compañías navieras:

- .1 garantizarán que se lleva a cabo la verificación del cumplimiento de las medidas de protección marítima:
  - antes de que sus buques entren en servicio y se expida el ISSC (verificación inicial);
  - por lo menos una vez entre la segunda y la tercera fecha de vencimiento anual del ISSC si el periodo de validez es de cinco años (verificación intermedia); y
  - antes de la renovación del ISSC (verificación de renovación); y
- .2 notificarán inmediatamente a la Administración del buque cualquier fallo del equipo o de los sistemas de protección o la suspensión de la aplicación de una medida de protección que comprometa la capacidad del buque para funcionar en los niveles de protección 1 a 3. La notificación debería ir acompañada de las medidas correctivas propuestas; y
- .3 notificarán a la Administración del buque si las anteriores circunstancias no comprometen la capacidad del buque para funcionar en los niveles de protección 1 a 3. En tales casos, la notificación debería ir acompañada de un plan de acción en el que se especifique la medida de protección alternativa que se aplicará hasta que se rectifique el fallo o la suspensión junto con la fecha de la reparación o sustitución.

**4.9.3** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que las Administraciones:

- .1 proporcionan orientaciones a los OCPM recordándoles el efecto acumulativo que cada fallo o suspensión de medidas podría producir sobre la capacidad de sus buques para funcionar en los niveles de protección 1 a 3;
- .2 aplican interpretaciones sumamente divergentes respecto a cuándo un buque regido por el Convenio SOLAS debe estar fuera de servicio o en amarre forzoso; y de las circunstancias y el tiempo transcurrido que podrían dar lugar a la suspensión o retirada del Certificado internacional de protección del buque. Las medidas de protección marítima no hacen mención alguna de cuestiones específicas.

## 4.10 Medidas de control y cumplimiento

**4.10.1** Los Gobiernos pueden aplicar medidas específicas de control y cumplimiento a los buques regidos por el Convenio SOLAS que enarbolan un pabellón extranjero y que utilicen, o tengan intención de utilizar, sus puertos para verificar que cumplen las medidas de protección marítima. Los elementos que integran estas medidas de control y cumplimiento son únicos, incluida la autoridad para:

- .1 pedir a los buques que proporcionen información relacionada con la protección antes de entrar en puerto;
- .2 inspeccionar los buques que tengan intención de entrar en puerto cuando existan motivos fundados para hacerlo una vez que el buque se encuentre en su mar territorial. El capitán tiene derecho a negarse a tal inspección y puede alterar su decisión de entrar en puerto, y
- .3 denegar la entrada en puerto a un buque; y
- .4 expulsar a un buque del puerto.

**4.10.2** La información sobre las responsabilidades, los procedimientos y las limitaciones de las Administraciones en el ejercicio de esta autoridad, y las medidas que pueden aplicarse se describen detalladamente en la subsección 2.11.

**4.10.3** Al tratar con los funcionarios debidamente autorizados, los capitanes de buques y sus OPB deberían poder:

- .1 comunicarse en inglés; y
- .2 verificar la identidad de los funcionarios debidamente autorizados que tengan intención de subir a bordo del buque.

**4.10.4** Si así se lo solicitan, un buque debe entregar información relacionada con la protección antes de la entrada en puerto. La OMI ha desarrollado un conjunto normalizado de datos de información relacionada con la protección que se espera que un buque entregue (véase el apéndice 4.6: «Conjunto normalizado de datos de información previa a la llegada relacionada con la protección»). El conjunto normalizado de datos no excluye que un Gobierno pueda solicitar información adicional relacionada con la protección de forma periódica o en circunstancias específicas. Cuando los Gobiernos soliciten información adicional, debería informarse oportunamente al sector naviero.

**4.10.5** Si se notifica a un buque la intención de adoptar medidas de control con arreglo a las medidas de protección marítima, el buque puede:

- .1 tomar la decisión de alterar su intención de entrar en puerto; o
- .2 debatir las maneras de rectificar su incumplimiento con el funcionario debidamente autorizado.

**4.10.6** Si un buque es objeto de una demora indebida, las medidas de protección marítima prevén una indemnización por las pérdidas o daños que pueda sufrir.

**4.10.7** Las medidas de protección marítima exigen que se lleven a bordo del buque los documentos que vayan a ser inspeccionados por los funcionarios debidamente autorizados encargados de las medidas de control y cumplimiento cuando el buque se encuentre o tenga intención de entrar en un puerto. Los documentos que tienen que estar disponibles para la inspección incluyen:

- .1 el original del Certificado internacional de protección del buque (ISSC) válido o del ISSC provisional válido;
- .2 el registro sinóptico continuo (RSC) actual y los formularios de enmienda;
- .3 los certificados de suficiencia del OPB y del personal que tiene asignadas tareas de protección;
- .4 las partes del PPB pendientes de recibir autorización de la Administración del buque; y
- .5 todas las DPM que el buque haya acordado durante el periodo cubierto por los 10 últimos puertos de escala del buque.

**4.10.8** La información sobre el RSC actual y los formularios de enmienda debería incluir:

- .1 la Administración, el Gobierno o la OPR que haya expedido el ISSC válido o el ISSC provisional válido; o
- .2 si difiere de los anteriores, el organismo que haya llevado a cabo la verificación sobre la cual se expidió el certificado.

**4.10.9** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que las deficiencias relacionadas con la protección representan alrededor del 3 % al 5 % del número total de deficiencias detectadas en los buques regidos por el Convenio SOLAS, estando la gran mayoría de ellas relacionadas con la seguridad.

## 4.11 Directrices para los buques no regidos por el Convenio SOLAS

### Introducción

**4.11.1** Como se menciona en el párrafo 4.2.2, las medidas de protección marítima no incluyen ninguna prescripción para que los Gobiernos Contratantes extiendan su aplicación a los buques no regidos por el Convenio SOLAS. No obstante, por lo general se reconoce que la aplicación voluntaria de las medidas y principios en materia de protección incluidos en tales medidas representan un objetivo deseable, que ayudaría a reforzar el marco general de la seguridad marítima.

**4.11.2** Las siguientes secciones ofrecen una orientación general que es pertinente para todos los tipos de buques no regidos por el Convenio SOLAS. En el apéndice 4.11: «Información general sobre prácticas de protección para todos los armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS», se enumeran las medidas de protección para todos los buques no regidos por el Convenio SOLAS así como las medidas específicas que son pertinentes para los cuatro tipos siguientes de buques no regidos por el Convenio SOLAS:

- .1 buques comerciales que no sean de pasaje y buques para fines especiales
- .2 buques de pasaje
- .3 buques pesqueros
- .4 embarcaciones de recreo.

### Orientaciones generales

**4.11.3** La implantación de medidas de protección adecuadas debería regirse por los resultados de una evaluación de riesgos.

**4.11.4** Los armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS deberían mantener un nivel adecuado de toma de conciencia de la protección y la capacidad de respuesta a los sucesos a bordo de sus buques del modo siguiente:

- .1 proporcionando a todo el personal de a bordo información sobre la forma de establecer contacto con los funcionarios y autoridades pertinentes en caso de que se planteen problemas relacionados con la protección o si se observan actividades sospechosas. Esa información debería incluir los datos de contacto de los funcionarios responsables de la respuesta de emergencia, del centro o los centros nacionales de respuesta (si procede) y de las autoridades a las que posiblemente sea preciso notificar;
- .2 implantando iniciativas de protección elaboradas por las autoridades nacionales con respecto a la educación, intercambio de información, coordinación y programas de divulgación;
- .3 promoviendo los vínculos con los servicios de protección marítima de la Administración;
- .4 estableciendo una cultura en el lugar de trabajo que tenga presente la necesidad de lograr el equilibrio adecuado entre las necesidades de protección y el requisito de mantener el funcionamiento eficaz y seguro de los buques, así como los derechos y el bienestar de la gente de mar;
- .5 elaborando políticas y procedimientos relacionados con la formación en protección marítima para garantizar que todo el personal (incluidos los pasajeros, cuando proceda) esté familiarizado con las medidas básicas de protección aplicables;
- .6 recomendando una formación básica para la familiarización en materia de protección para los tripulantes que les permita tener la capacidad de responder a las amenazas para la protección. En entornos de alto riesgo, dicha formación debería abarcar las competencias necesarias para aplicar debidamente las medidas de protección existentes.

**4.11.5** Es posible que los armadores también deseen adoptar prácticas de contratación como las comprobaciones de antecedentes. No obstante, una vez que tales prácticas existan, es importante:

- .1 permitir a los marinos y otros trabajadores apelar decisiones desfavorables relacionadas con la contratación basadas en información sobre antecedentes discutida; y
- .2 garantizar la protección adecuada de los derechos de los trabajadores a la privacidad.

**4.11.6** Podrá exigirse a los buques no regidos por el Convenio SOLAS que realicen viajes internacionales que presenten una declaración con información sobre su llegada y su partida a fin de obtener el despacho de las autoridades portuarias pertinentes. Dicha declaración podría exigirse dentro de un periodo especificado determinado por las autoridades locales tras la llegada y/o antes de la partida. La información que haya de presentarse podría incluir los datos del buque, la fecha/hora de llegada, la situación en el puerto, los datos del capitán/propietario/compañía naviera/agente, el motivo de la escala, la cantidad de carga transportada a bordo, la lista de pasajeros y de la tripulación y los números de contacto en caso de emergencia.

**4.11.7** La Administración puede recomendar a los armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS que realicen viajes internacionales la instalación de equipos de seguimiento automatizado. Los beneficios de un sistema de tal naturaleza podrían incluir un refuerzo de la seguridad y la protección; respuesta más rápida de los servicios de emergencia en los accidentes y siniestros marítimos; capacidad de SAR mejor y más efectiva; mejor control de los intentos de contrabando y de tráfico de personas; y mejor control de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

**4.11.8** Los armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS deberían tener conocimiento de los principales aspectos de las medidas de protección marítima que se aplican a sus buques y que incluyen:

- .1 comunicación de los cambios en los niveles de protección y las implicaciones para sus operaciones;
- .2 prescripciones para la interacción con los buques e instalaciones portuarias que entran en el ámbito de las medidas de protección marítima.

**4.11.9** En caso de que se exija a los armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS cumplimentar una declaración de protección marítima con un OPIP o un OPB, se aplicarán los procedimientos que figuran a continuación:

- .1 el OPB o el OPIP debería establecer contacto con el buque no regido por el Convenio SOLAS con suficiente antelación a la interacción del buque no regido por el Convenio SOLAS con el buque o la instalación portuaria, dando así al capitán del buque no regido por el Convenio SOLAS un tiempo razonable de preparación para tomar las medidas de protección cuyo cumplimiento puedan exigirle;
- .2 el OPB o el OPIP debería proporcionar los pormenores de las medidas de protección que se exige cumplir al buque no regido por el Convenio SOLAS, e insertarlos en la DPM utilizando el formulario adecuado;
- .3 ambas partes deberían cumplimentar y firmar la DPM.

**4.11.10** Es importante que todos los armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS sean conscientes de la necesidad de que dichos buques permanezcan a una distancia razonable de los buques regidos por el Convenio SOLAS cuando utilicen vías de navegación compartidas. La distancia oportuna dependerá de consideraciones sobre la seguridad de la navegación. Los buques no regidos por el Convenio SOLAS deberían cerciorarse de que no realizan ninguna maniobra cerca del buque que pueda causar preocupación a la tripulación del buque regido por el Convenio SOLAS. Se pide a los buques no regidos por el Convenio SOLAS que señalen claramente sus intenciones e informen de ellas por radioteléfono u otros medios a la tripulación del buque regido por el Convenio SOLAS.

**4.11.11** Algunas Administraciones han publicado material de orientación para los buques no regidos por el Convenio SOLAS que tengan instalados sistemas de alerta de protección del buque. Los armadores deberían consultar con sus autoridades nacionales para determinar si se han publicado nuevas directrices.

## Apéndice 4.1

### Ejemplo de declaración de protección marítima para una interfaz buque-buque

Nombre del buque A: .....

Puerto de matrícula: .....

Número IMO: .....

Número del buque B: .....

Puerto de matrícula: .....

Número IMO: .....

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:

Nivel o niveles de protección del buque A: .....

Nivel o niveles de protección del buque B: .....

Ambos buques acuerdan las siguientes medidas y responsabilidades en la esfera de la protección marítima con el fin de garantizar el cumplimiento de las prescripciones pertinentes de su legislación nacional sobre protección marítima (o del capítulo 5 de la parte A del Código PBIP en el caso de que no se hayan promulgado dichas prescripciones).

	La inclusión de las iniciales del OPB o del capitán en estas columnas indica que la actividad será realizada por el buque A y/o el buque B, de conformidad con sus planes aprobados de protección del buque	
Actividad	Buque A:	Buque B:
Aseguramiento de que se realizan todas las tareas de protección		
Vigilancia de las zonas restringidas para garantizar que sólo tiene acceso a ellas el personal autorizado		
Control del acceso al buque A		
Control del acceso al buque B		
Vigilancia del buque A, incluidos los alrededores del buque		
Vigilancia del buque B, incluidos los alrededores del buque		
Manipulación de la carga		
Entrega de las provisiones del buque		
Equipaje no acompañado		
Control del embarco de personas y sus efectos		
Aseguramiento de que se pueden establecer con facilidad comunicaciones de protección entre los buques		

Los firmantes del presente acuerdo certifican que las medidas de protección y los arreglos para ambos buques durante las actividades indicadas se ajustan a las disposiciones pertinentes de sus legislaciones nacionales sobre protección marítima (o del capítulo 5 de la parte A del Código PBIP en el caso de que no se hayan promulgado dichas prescripciones) y se implantarán de conformidad con las disposiciones ya estipuladas en sus planes aprobados de protección del buque o con las disposiciones específicas acordadas (que figuran en el anexo).

Hecho en ..... el día .....

Firmado en nombre de	
Buque A:	Buque B:

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

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

Datos de contacto (cumplimentese según corresponda) (indíquense los números de teléfono o los canales o frecuencias que se deben utilizar)	
para el buque A:	para el buque B:
Capitán .....	Capitán .....
Oficial de protección del buque .....	Oficial de protección del buque .....
Compañía .....	Compañía .....
Oficial de la compañía para la protección marítima .....	Oficial de la compañía para la protección marítima .....

## Apéndice 4.2

### Matriz de competencia para los oficiales de la compañía para la protección marítima

Fuente: MSC/Circ.1154, mayo de 2005

<b>Competencia</b> Requisito de conocimientos	<b>Métodos de demostración de la competencia</b> Criterio de evaluación
<p><b>Elaborar, mantener y supervisar la implantación de un PPB</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Política internacional de protección marítima y responsabilidades de los Gobiernos, las compañías y las personas designadas</li> <li>• Finalidad del PPB y de los elementos que lo conforman</li> <li>• Procedimientos que han de seguirse para elaborar y mantener un PPB, así como para supervisar su implantación y presentarlo para su aprobación</li> <li>• Procedimientos para llevar a cabo las verificaciones inicial y siguientes del cumplimiento por parte del buque</li> <li>• Niveles de protección marítima y medidas y procedimientos de protección correspondientes a bordo y en la instalación portuaria</li> <li>• Requisitos y procedimientos relacionados con la organización de las auditorías internas y revisiones de las actividades de protección especificadas en el PPB</li> <li>• Requisitos y procedimientos para tomar medidas correspondientes a los informes del OPB para el OCPM acerca de cualesquiera deficiencias o incumplimientos descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas e inspecciones de protección</li> <li>• Métodos y procedimientos utilizados para modificar el PPB</li> <li>• Planes para contingencias relacionados con la protección y procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la interfaz buque-puerto</li> <li>• Definiciones y términos de protección marítima utilizados en las medidas de protección marítima</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o los exámenes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Se identifican correctamente las prescripciones legislativas relacionadas con la protección</li> <li>• Los procedimientos garantizan un estado de preparación que permite responder a cambios en los niveles de protección</li> <li>• Las comunicaciones de las que es responsable el OCPM son claras y se comprenden</li> </ul>
<p><b>Garantizar el funcionamiento adecuado del equipo y los sistemas de protección, si los hay</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Distintos tipos de equipo y sistemas de protección y sus limitaciones</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o los exámenes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Los procedimientos garantizan un estado de preparación que permite responder a cambios en los niveles de protección</li> <li>• Las comunicaciones de las que es responsable el OCPM son claras y se comprenden</li> </ul>

<b>Competencia</b> Requisito de conocimientos	<b>Métodos de demostración de la competencia</b> Criterio de evaluación
<b>Evaluar riesgos, amenazas y puntos vulnerables en relación con la protección</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluación de riesgos, herramientas de evaluación y procedimientos para llevar a cabo evaluaciones de la protección</li> <li>• Documentación relacionada con la evaluación de la protección, incluida la declaración de protección marítima</li> <li>• Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección</li> <li>• Reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las personas que supongan riesgos potenciales para la protección</li> <li>• Reconocimiento de armas, sustancias o dispositivos peligrosos y toma de conciencia de los daños que pueden causar</li> <li>• Técnicas de gestión y control de multitudes, cuando proceda</li> <li>• Tramitación de información confidencial sobre protección y encauzamiento de las comunicaciones sobre protección</li> <li>• Métodos para realizar y coordinar los registros</li> <li>• Métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras</li> </ul>	<b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o de los exámenes, y demostración práctica de la aptitud para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Los procedimientos garantizan un estado de preparación que permite responder a cambios en los niveles de protección</li> <li>• Las comunicaciones de las que es responsable el OCPM son claras y se comprenden</li> </ul>
<b>Garantizar la implantación y el mantenimiento de las medidas de protección adecuadas</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Requisitos y métodos para designar y vigilar las zonas restringidas</li> <li>• Métodos para controlar los accesos al buque y a las zonas restringidas a bordo</li> <li>• Métodos para vigilar eficazmente las zonas de cubierta y los alrededores del buque</li> <li>• Aspectos de protección de la manipulación de la carga y las provisiones del buque con otro personal del buque y con los OPIP pertinentes</li> <li>• Métodos para controlar el embarco y desembarco de las personas y sus efectos y el acceso que tienen mientras estén a bordo</li> </ul>	<b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o los exámenes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Los procedimientos garantizan un estado de preparación que permite responder a cambios en los niveles de protección</li> <li>• Las comunicaciones de las que es responsable el OCPM son claras y se comprenden</li> </ul>
<b>Fomentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Requisitos de formación y ejercicios y prácticas prescritos en los convenios y códigos pertinentes</li> <li>• Métodos para acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia a bordo</li> <li>• Métodos para evaluar la eficacia de los ejercicios y prácticas</li> <li>• Técnicas pedagógicas para la formación y la instrucción en protección marítima</li> </ul>	<b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o los exámenes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Las comunicaciones de las que es responsable el OCPM son claras y se comprenden</li> </ul>

### Apéndice 4.3

## Matriz de competencia para los oficiales de protección del buque

Fuente: Sección A-VI/5 del Código de Formación enmendado, agosto de 2010

<b>Competencia</b> Requisito de conocimientos	<b>Métodos de demostración de la competencia</b> Criterio de evaluación
<p><b>Mantener y supervisar la implantación de un plan de protección del buque</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Política internacional en materia de protección marítima y responsabilidades de los Gobiernos, las compañías y las personas designadas, incluidos los elementos que pueden estar relacionados con la piratería y los robos a mano armada</li> <li>• Propósito y elementos que constituyen el PPB, procedimientos conexos y mantenimiento de registros, incluidos los relacionados con la piratería y los robos a mano armada</li> <li>• Procedimientos que procede utilizar para implantar el PPB y notificar sucesos que afectan a la protección</li> <li>• Niveles de protección marítima y medidas y procedimientos de protección correspondientes aplicables a bordo y en el entorno de la instalación portuaria</li> <li>• Prescripciones y procedimientos para efectuar auditorías internas, inspecciones sobre el terreno, reconocimiento y control y vigilancia de las actividades de protección indicadas en el PPB</li> <li>• Prescripciones y procedimientos para notificar al OCPM cualquier deficiencia o incumplimiento descubierto durante una auditoría interna, revisión periódica o inspección de la protección</li> <li>• Métodos y procedimientos utilizados para modificar el PPB</li> <li>• Planes para contingencias relacionados con la protección y procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la interfaz buque-puerto y los elementos que pueden estar relacionados con la piratería y los robos a mano armada</li> <li>• Definiciones y términos utilizados en el ámbito de la protección marítima, incluidos los elementos que pueden estar relacionados con la piratería y los robos a mano armada</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o los exámenes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Se determinan correctamente las prescripciones legislativas relativas a la protección</li> <li>• Los procedimientos permiten alcanzar un estado de preparación para responder a cambios en los niveles de protección</li> <li>• Las comunicaciones en el ámbito de responsabilidad del OPB son claras y se comprenden</li> </ul>

<b>Competencia</b> Requisito de conocimientos	<b>Métodos de demostración de la competencia</b> Criterio de evaluación
<p><b>Evaluar los riesgos, las amenazas, y la vulnerabilidad desde la perspectiva de la protección</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluación de riesgos e instrumentos de evaluación</li> <li>• Documentos utilizados para evaluar la protección, incluida la declaración de protección marítima</li> <li>• Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección, incluidas las utilizadas por piratas y ladrones armados</li> <li>• Reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las personas que puedan constituir una posible amenaza para la protección</li> <li>• Reconocimiento de armas, sustancias y dispositivos peligrosos y toma de conciencia de los daños que pueden causar</li> <li>• Técnicas de gestión y control de multitudes, cuando corresponda</li> <li>• Tramitación de la información confidencial sobre protección y encauzamiento de las comunicaciones sobre protección</li> <li>• Implantación y coordinación de registros</li> <li>• Métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o la experiencia aprobada y los exámenes, incluida la demostración práctica de la competencia para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Los procedimientos permiten alcanzar un estado de preparación para responder a cambios en los niveles de protección</li> <li>• Las comunicaciones en el ámbito de responsabilidad del OPB son claras y se comprenden</li> </ul>
<p><b>Realizar inspecciones periódicas del buque para asegurarse de que se aplican y mantienen las medidas de protección</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Criterios para designar y vigilar zonas restringidas</li> <li>• Vigilar el acceso al buque y a las zonas restringidas a bordo</li> <li>• Métodos para vigilar eficazmente las zonas de cubierta y los alrededores del buque</li> <li>• Aspectos de protección relacionados con la manipulación de la carga y las provisiones del buque en colaboración con otro personal del buque y los OPIP pertinentes</li> <li>• Métodos para controlar el embarco y desembarco de personas y sus efectos y el acceso que tienen mientras estén a bordo</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o los exámenes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Los procedimientos permiten alcanzar un estado de preparación para responder a cambios en los niveles de protección</li> <li>• Las comunicaciones en el ámbito de responsabilidad del OPB son claras y se comprenden</li> </ul>
<p><b>Garantizar el funcionamiento, prueba y calibrado adecuados del equipo y los sistemas de protección, si los hay</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Distintos tipos de equipo y sistemas de protección y sus limitaciones, incluidos los que podrían utilizarse en caso de ataque por piratas o ladrones armados</li> <li>• Procedimientos, instrucciones y orientaciones para el uso de los SSAS</li> <li>• Métodos de prueba, calibrado y mantenimiento del equipo y los sistemas de protección, particularmente en el mar</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o los exámenes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Los procedimientos permiten alcanzar un estado de preparación para responder a cambios en los niveles de protección</li> <li>• Las comunicaciones en el ámbito de responsabilidad del OPB son claras y se comprenden</li> </ul>

<b>Competencia</b> Requisito de conocimientos	<b>Métodos de demostración de la competencia</b> Criterio de evaluación
<p><b>Fomentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Requisitos de formación, ejercicios y prácticas prescritos en los convenios, códigos y circulares pertinentes de la OMI, en particular los que guardan relación con la piratería y los robos a mano armada</li> <li>• Métodos para fomentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia a bordo</li> <li>• Métodos para evaluar la eficacia de los ejercicios y prácticas</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados de la formación aprobada o los exámenes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítima</li> <li>• Las comunicaciones en el ámbito de responsabilidad del OPB son claras y se comprenden</li> </ul>

## Apéndice 4.4

### Matriz de competencia para el personal de a bordo que tenga asignadas tareas específicas de protección

Fuente: Sección A-VI/6 del Código de Formación, enmendado, agosto de 2010

Competencia Requisito de conocimientos	Métodos de demostración de la competencia Criterio de evaluación
<p><b>Mantener las condiciones establecidas en un plan de protección del buque</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definiciones y términos utilizados en la esfera de la protección marítima, incluidos los relacionados con la piratería y los robos a mano armada</li> <li>• Política internacional en materia de protección marítima y responsabilidades de los Gobiernos, las compañías y las personas, incluidos los elementos que pueden estar relacionados con la piratería y los robos a mano armada</li> <li>• Niveles de protección marítima y sus repercusiones en las medidas de protección y los procedimientos aplicables a bordo y en la instalación portuaria</li> <li>• Procedimientos para notificar sucesos que afectan a la protección</li> <li>• Procedimientos para realizar ejercicios y prácticas y prescripciones en virtud de los convenios, códigos y circulares pertinentes de la OMI, incluidas las relacionadas con la piratería y los robos a mano armada</li> <li>• Procedimientos para efectuar inspecciones y reconocimientos y para el control y la vigilancia de las actividades de protección especificadas en un PPB</li> <li>• Planes para contingencias relacionados con la protección y procedimientos para responder a las amenazas para la protección o a fallos de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la interfaz buque-puerto, y las que pueden estar relacionadas con la piratería y los robos a mano armada</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso aprobado</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítimas</li> <li>• Se determinan correctamente las prescripciones legislativas en materia de protección</li> <li>• Las comunicaciones en el ámbito de su responsabilidad son claras y se comprenden</li> </ul>
<p><b>Reconocimiento de los riesgos y las amenazas para la protección</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Documentación sobre protección, incluida la declaración de protección marítima</li> <li>• Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección, incluidas las utilizadas por piratas y ladrones armados</li> <li>• Reconocimiento de posibles amenazas para la protección</li> <li>• Reconocimiento de armas, sustancias y dispositivos peligrosos, y toma de conciencia de los daños que pueden causar</li> <li>• Técnicas de gestión y control de multitudes, cuando proceda</li> <li>• Encauzamiento de la información sobre protección y de las comunicaciones relacionadas con la protección</li> <li>• Métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso aprobado</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítimas</li> </ul>

<b>Competencia</b> Requisito de conocimientos	<b>Métodos de demostración de la competencia</b> Criterio de evaluación
<b>Realizar inspecciones periódicas de la protección del buque</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Técnicas para vigilar las zonas restringidas</li> <li>• Métodos para controlar el acceso al buque y a las zonas restringidas a bordo</li> <li>• Métodos para vigilar eficazmente las zonas de cubierta y los alrededores del buque</li> <li>• Métodos de inspección de la carga y las provisiones del buque</li> <li>• Métodos para controlar el embarco y desembarco de las personas y sus efectos y el acceso una vez a bordo</li> </ul>	<b>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso aprobado</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítimas</li> </ul>
<b>Utilización adecuada del equipo y los sistemas de protección, si los hay</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Distintos tipos de equipo y sistemas de protección, incluidos los que podrían utilizarse en caso de ataque por piratas y ladrones armados, y sus limitaciones</li> <li>• Necesidad de realizar la prueba, el calibrado y el mantenimiento del equipo y los sistemas de protección, particularmente en el mar</li> </ul>	<b>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso aprobado</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El equipo y los sistemas se manejan conforme a las instrucciones de funcionamiento del equipo establecidas, teniendo en cuenta las limitaciones de cada equipo o sistema</li> <li>• Los procedimientos y las medidas se ajustan a los principios establecidos por las medidas de protección marítimas</li> </ul>

## Apéndice 4.5

### Matriz de competencia: toma de conciencia de la protección para todo el personal de a bordo

Fuente: Sección A-VI/6 del Código de Formación, enmendado, agosto de 2010

Competencia Requisito de conocimientos	Métodos de demostración de la competencia Criterio de evaluación
<p><b>Contribuir al incremento de la protección marítima mediante una toma de conciencia mayor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definiciones y términos utilizados en la esfera de la protección marítima, incluidos los relacionados con la piratería y los robos a mano armada</li> <li>• Política internacional en materia de protección marítima y responsabilidades de los Gobiernos, las compañías y las personas</li> <li>• Niveles de protección marítima y sus repercusiones en las medidas de protección y los procedimientos aplicables a bordo y en la instalación portuaria</li> <li>• Procedimientos para notificar sucesos que afectan a la protección</li> <li>• Planes para contingencias relacionados con la protección</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso aprobado</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se determinan correctamente las necesidades para incrementar la protección marítima</li> </ul>
<p><b>Reconocimiento de las amenazas para la protección</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección</li> <li>• Reconocimiento de posibles amenazas para la protección, incluidas las relacionadas con la piratería y los robos a mano armada</li> <li>• Reconocimiento de armas, sustancias y dispositivos peligrosos, y toma de conciencia de los daños que pueden causar</li> <li>• Encauzamiento de la información sobre protección y de las comunicaciones relacionadas con la protección</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso aprobado</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se determinan correctamente las amenazas para la protección marítima</li> </ul>
<p><b>Comprensión de la necesidad de mantener la toma de conciencia y la vigilancia de los aspectos de protección y de los métodos para hacerlo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Requisitos de formación, ejercicios y prácticas prescritos en los convenios, códigos y circulares pertinentes de la OMI, en particular los que guardan relación con la piratería y los robos a mano armada</li> </ul>	<p><b>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso aprobado</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se determinan correctamente las necesidades para incrementar la protección marítima</li> </ul>

## Apéndice 4.6

### Conjunto normalizado de datos de información previa a la llegada relacionada con la protección

Fuente: MSC.1/Circ.1305, junio de 2009

#### 1 Pormenores del buque y datos de contacto

- 1.1 Número IMO\*
- 1.2 Nombre del buque\*
- 1.3 Puerto de matrícula\*
- 1.4 Estado de abanderamiento\*
- 1.5 Tipo de buque
- 1.6 Distintivo de llamada
- 1.7 Números de llamada Inmarsat (en el caso de que estén disponibles)
- 1.8 Arqueo bruto
- 1.9 Nombre de la compañía\*
- 1.10 Número de la OMI de identificación de la compañía\*
- 1.11 Nombre y datos de contacto, las 24 h del día, del oficial de la compañía para la protección marítima (o del oficial de servicio designado)

#### 2 Información sobre el puerto y la instalación portuaria

- 2.1 Puerto de llegada e instalación portuaria en que el buque debe atracar, si se conoce
- 2.2 Fecha y hora previstas de llegada del buque al puerto
- 2.3 Objetivo principal de la escala

#### 3 Información exigida por la regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS

- 3.1 El buque está en posesión de un:
  - Certificado internacional de protección del buque válido  Sí  No
  - Certificado internacional de protección del buque provisional válido  Sí  No
- 3.2 El certificado indicado en el párrafo 3.1 ha sido expedido por (*nombre del Gobierno Contratante\* o la organización de protección reconocida\**) y expira el (*fecha en que deja de tener validez*).
- 3.3 Si el buque no está en posesión de un Certificado internacional de protección del buque válido o de un Certificado internacional de protección del buque provisional válido, explicar por qué.
- 3.4 ¿Hay a bordo un plan de protección aprobado?  Sí  No
- 3.5 Nivel de protección actual:
- 3.6 Ubicación del buque en el momento de efectuar la notificación.

---

\* No es necesario facilitar estos datos si se ha presentado una copia del registro sinóptico continuo.

- 3.7** Lista de las 10 últimas escalas en orden cronológico, empezando por la más reciente, en las instalaciones portuarias en las que el buque haya realizado una operación de interfaz buque-puerto y el nivel de protección al que haya operado el buque:

Nº*	Fechas		Puerto, país, instalación portuaria y LOCODE/Naciones Unidas (si está disponible)	Nivel de protección
	Desde	Hasta		
10				
9				
8				
7				
6				
5				
4				
3				
2				
1				

- 3.8** Durante el periodo especificado en el párrafo 3.7, ¿adoptó el buque alguna medida de protección especial o adicional distinta de las que se especifican en el plan de protección aprobado del buque?  
 Sí     No

- 3.9** Si la respuesta a la pregunta del párrafo 3.8 es Sí, indicar, en cada una de las ocasiones, la medida o medidas de protección especiales o adicionales que adoptó el buque:

Nº	Fechas		Medidas de protección especiales o adicionales
	Desde	Hasta	

- 3.10** Enumerar las actividades de buque a buque en orden cronológico, empezando por la más reciente, que se hayan llevado a cabo durante el periodo especificado en el párrafo 3.7:  
 No se aplica

Nº	Fechas		Ubicación o latitud y longitud	Actividad de buque a buque
	Desde	Hasta		

- 3.11** ¿Se han mantenido los procedimientos de protección del buque especificados en el plan de protección aprobado del buque durante la realización de cada una de las actividades de buque a buque especificadas en el párrafo 3.10?  Sí     No

- 3.12** Si la respuesta a la pregunta del párrafo 3.11 es NO, identificar las actividades de buque a buque para las que no se mantuvieron los procedimientos de protección del buque e indicar para cada una de ellas las medidas de protección que se aplicaron en su lugar:

Nº	Fechas		Medidas de protección aplicadas	Actividad de buque a buque
	Desde	Hasta		

\* El puerto de entrada nº 10 es el anterior al puerto en el que se desea entrar.

- 3.13** Facilitar una descripción general de la carga que se encuentre a bordo del buque:
- 3.14** ¿Transporta el buque sustancias peligrosas como carga (esto es, las contempladas en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas)?  Sí  No
- 3.15** Si la respuesta a la pregunta del párrafo 3.14 es Sí, facilitar detalles o adjuntar una copia del manifiesto de mercancías peligrosas (Impreso FAL 7 de la OMI)
- 3.16** Se adjunta una copia de la lista de tripulantes del buque (Impreso FAL 5 de la OMI)
- 3.17** Se adjunta una copia de la lista de pasajeros del buque (Impreso FAL 6 de la OMI)

#### **4 Otra información relacionada con la protección**

- 4.1** ¿Hay alguna cuestión relacionada con la protección que se desee notificar?  Sí  No
- 4.2** Si la respuesta a la pregunta del párrafo 4.1 es Sí, facilitar detalles (por ejemplo, el transporte de polizones o de personas rescatadas en el mar).

#### **5 Agente del buque en el puerto previsto de llegada**

- 5.1** Nombre y datos de contacto (número de teléfono) del agente del buque en el puerto previsto de llegada:

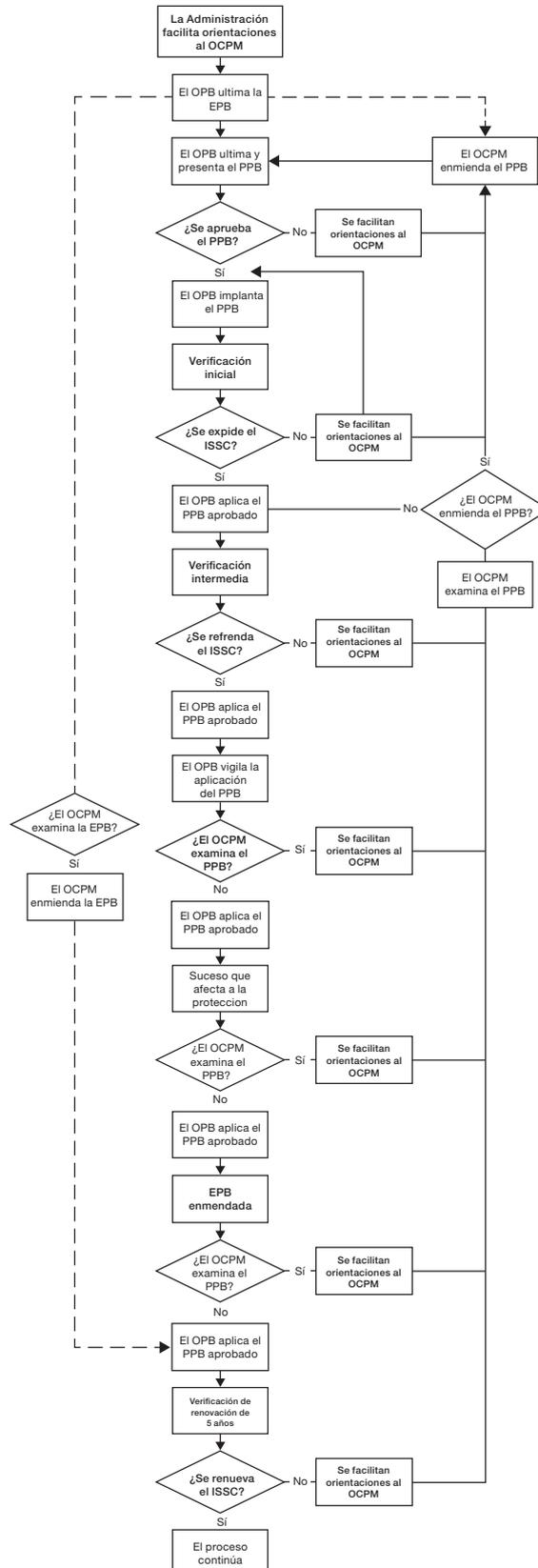
#### **6 Identificación de la persona que facilita la información**

- 6.1** Nombre:
- 6.2** Título o cargo (capitán, OPB, OCPM o agente del buque en el puerto de llegada previsto):
- 6.3** Firma:

El presente informe se realizó en (*lugar*) el día (*fecha y hora*).

Apéndice 4.7

Ejemplo de evaluación de la protección del buque y proceso de aprobación del plan



## Apéndice 4.8

### **Ejemplos de sitios en internet con material de orientación sobre la elaboración y validación de planes de protección del buque**

**1** Gobierno de Australia, Ministerio de Infraestructura y Transporte: Guía para elaborar un plan de protección del buque, abril de 2009.

Dirección: [www.infrastructure.gov.au/transport/security/maritime/](http://www.infrastructure.gov.au/transport/security/maritime/)

Esta guía, de 29 páginas, se ha elaborado para facilitar a los armadores de buques contemplados por la Ley de protección del transporte marítimo y las instalaciones mar adentro de 2003 una plantilla de plan con el fin de ayudarles a cumplir todas las prescripciones de un plan aprobado. La guía contiene también un gráfico que indica el proceso de aprobación del plan. La plantilla puede descargarse también en formato WORD.

**2** Reino Unido, Ministerio de Transporte: Plan modelo de protección del buque, septiembre de 2008.

Dirección: [www.dft.gov.uk/pgr/security/maritime](http://www.dft.gov.uk/pgr/security/maritime)

Este documento, de 31 páginas, es una plantilla en la que se indica a los OCPM y OPB cómo compilar y presentar sus PPB, incluida una plantilla de cuatro páginas para el informe de la EPB adjunto. La plantilla puede descargarse también en formato WORD.

**3** Registro marítimo del Commonwealth de Dominica.

Dirección: [www.dominica-registry.com](http://www.dominica-registry.com)

Este sitio facilita acceso a los tres documentos siguientes, incluida una plantilla de plan y una lista de comprobación que pueden descargarse en formato WORD:

- orientaciones sobre el plan modelo de protección del buque para acompañar a la plantilla del plan de protección, modificada por última vez en junio de 2004. El documento, de 38 páginas, es un compendio de cinco guías:
  - guía 1: elaboración de evaluaciones de amenazas
  - guía 2: evaluación de la protección del buque inicial (reconocimiento)
  - guía 3: cómo identificar y mitigar los puntos vulnerables en materia de protección
  - guía 4: orientaciones para establecer medidas de protección
  - guía 5: elaboración de la evaluación de la protección final
- plantilla del plan de protección del buque, modificada por última vez en julio de 2006. La plantilla, de 95 páginas, incluye como apéndice un impreso de evaluación de la protección del OPB; y
- asistencia para examinar el cumplimiento de los planes de protección del buque. La lista de comprobación, de 15 páginas, se modificó por última vez en abril de 2008.

## Apéndice 4.9

**Lista de comprobación de la implantación para el personal de protección del buque**

Fuente: MSC.1/Circ.1193, mayo de 2006

La presente lista de comprobación podrá ser utilizada por el personal de protección del buque para examinar la situación de la implantación de las medidas especiales. El encabezamiento de cada sección se toma directamente del párrafo A/7.2 del Código PBIP.

Se recomienda cumplimentar la sección siguiente antes de utilizar la lista de comprobación. Puede utilizarse para facilitar una visión general de las operaciones del buque.

**1 Visión general de la compañía y el buque**

Nombre de la Administración	
Nombre de la compañía	
Nombre del buque	
Número IMO de identificación del buque	
Nombre del OCPM	
Nombre del OPB	
Número de buques explotados por la compañía	
Número de buques que son responsabilidad del OCPM	

**2 Dotación total del buque y tripulación con tareas relativas a la protección realizadas a bordo en el momento de efectuarse la presente evaluación**

Número total de tripulantes	
Número de tripulantes con responsabilidades de protección	

**3 Información sobre protección del buque en los últimos 12 meses**

Número de tripulantes asignados por primera vez al buque	
Número de diferentes OPB	
Número de cambios en el nivel de protección	
Número de sucesos que hayan afectado a la protección marítima	
Número de fallos en la protección	

**4 Acuerdos y disposiciones de protección**

¿Opera el buque entre instalaciones portuarias cubiertas por un acuerdo alternativo sobre protección? En caso afirmativo, proporcionar los datos pertinentes.	
¿Ha implantado el buque alguna disposición de protección equivalente aceptada por la Administración marítima? En caso afirmativo, proporcionar los datos pertinentes.	
¿Está sometido el buque a algún tipo de medidas de protección temporales? En caso afirmativo, ¿las aprobó o autorizó la Administración marítima? De ser así, proporcionar los datos pertinentes.	

## Orientaciones:

Para cada pregunta debería marcarse una de las casillas «Sí/No/Otro». Sea cual sea la que se marque, la casilla de «Observaciones» facilita espacio para que se introduzcan aclaraciones.

Si se marca la casilla «Sí», pero las medidas o los procedimientos no están documentados en el PPB, debería incluirse una descripción breve de ellos en la casilla de «Observaciones». La casilla «Sí» debería marcarse únicamente si existen todos los procedimientos y medidas. La casilla de «Observaciones» podrá utilizarse también para indicar cuándo se examinaron los procedimientos por última vez y se sometieron a prueba las medidas (por ejemplo, ejercicios y prácticas).

Si se marca la casilla «No», debería incluirse la explicación correspondiente en la casilla de «Observaciones», así como los pormenores de cualquier medida o procedimiento existente. Las medidas sugeridas deberían registrarse en la sección de «Recomendaciones» al final de la lista de comprobación.

Si se marca la casilla «Otro», debería incluirse una descripción breve en la casilla de «Observaciones» (que podría contener, por ejemplo, casos en los que se hayan implantado medidas/procedimientos alternativos o disposiciones equivalentes). Si el motivo es que la pregunta no es procedente, debería indicarse «No procede» en la casilla de «Observaciones».

Si no hay suficiente espacio en la casilla de «Observaciones», la explicación debería proseguir en otra página (indicando el número de pregunta pertinente y, en el caso de preguntas con varias opciones, indicando la opción como referencia).

Las casillas de «Recomendaciones» que figuran al final de la lista de comprobación deberían utilizarse para indicar cualquier deficiencia que se haya observado y el modo de subsanarla. Debería incluirse un calendario para su implantación.

La casilla de «Resultados» al final de la lista de comprobación debería utilizarse para incluir un breve resumen del proceso de evaluación. Junto con las observaciones que figuran en las casillas de «Recomendaciones», forma la base de la actualización del PPB.

## 1 Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque (secciones A/7.2.1, A/7.3 y A/9.4 del Código PBIP)

### Parte A

.1 ¿Los medios de que dispone el buque para garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección satisfacen las prescripciones establecidas en el PPB para los niveles de protección 1 y 2? (sección A/7.2.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.2 ¿Ha adoptado el buque medidas para evitar que se introduzcan a bordo armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado? (sección A/9.4.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.3 ¿Ha establecido el buque procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales del buque o de la interfaz buque-puerto? (sección A/9.4.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 ¿Ha establecido el buque procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que den los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3? (sección A/9.4.5 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.5 ¿Ha establecido el buque procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección? (sección A/9.4.6 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.6 ¿Se han especificado las tareas del personal de a bordo al que se han asignado responsabilidades de protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección? (sección A/9.4.7 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.7 ¿Se han establecido procedimientos para verificar las actividades de protección del buque? (sección A/9.4.8 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.8 ¿Ha establecido el buque procedimientos para la interfaz con las actividades de protección de las instalaciones portuarias? (sección A/9.4.10 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.9 ¿Se han establecido procedimientos para el examen periódico del PPB y su actualización? (sección A/9.4.11 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.10 ¿Ha establecido el buque procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima? (sección A/9.4.12 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

### Parte B – Organización y ejecución de las tareas de protección del buque

.11 ¿Ha puesto en práctica el buque la organización de la protección del mismo expuesta detalladamente en el PPB? (párrafo B/9.2.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.12 ¿Ha establecido el buque las relaciones con la compañía, las instalaciones portuarias, otros buques y las autoridades competentes con responsabilidades en la esfera de la protección, expuestas detalladamente en el PPB? (párrafo B/9.2.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.13 ¿Ha establecido el buque la configuración de los sistemas de comunicación necesarios para el funcionamiento eficaz en todo momento de las comunicaciones en el buque y de éste con otras entidades, como las instalaciones portuarias, expuesta detalladamente en el PPB? (párrafo B/9.2.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.14 ¿Ha aplicado el buque las medidas básicas de protección, expuestas detalladamente en el PPB, tanto físicas como operativas, que se han adoptado para el nivel de protección 1, y que tendrán carácter permanente? (párrafo B/9.2.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.15 ¿Ha aplicado el buque las medidas de protección adicionales, expuestas detalladamente en el PPB, que harán posible que el buque pase sin demora al nivel de protección 2 y, si es necesario, al nivel de protección 3? (párrafo B/9.2.5 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.16 ¿Ha establecido el buque los procedimientos para revisiones o auditorías periódicas del PPB, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias? (párrafo B/9.2.6 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.17 ¿Ha establecido el buque los procedimientos de notificación a los pertinentes puntos de contacto de los Gobiernos Contratantes? (párrafo B/9.2.7 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.18 ¿Ha establecido el buque las tareas y las responsabilidades de todo el personal de a bordo con funciones de protección marítima? (párrafo B/9.7.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.19 ¿Ha establecido el buque los procedimientos y salvaguardias necesarios para que estas comunicaciones continuas estén garantizadas en todo momento? (párrafo B/9.7.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.20 ¿Ha establecido el buque los procedimientos necesarios para evaluar la eficacia en todo momento de los procedimientos de protección y de todo equipo y sistema de protección y vigilancia, incluidos los procedimientos para identificar y subsanar cualquier fallo o funcionamiento defectuoso del equipo o los sistemas? (párrafo B/9.7.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.21 ¿Ha establecido el buque los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico? (párrafo B/9.7.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.22 ¿Ha establecido el buque las características, y las necesidades de mantenimiento, del equipo y los sistemas de protección y vigilancia, si los hay? (párrafo B/9.7.5 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.23 ¿Ha establecido el buque los procedimientos para presentar y evaluar oportunamente informes sobre posibles fallos o aspectos de protección preocupantes? (párrafo B/9.7.6 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.24 ¿Ha aplicado el buque los procedimientos para elaborar, mantener y actualizar un inventario de las mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas que haya a bordo, y la ubicación de éstas? (párrafo B/9.7.7 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## 2 Controlar el acceso al buque

### Parte A

.1 ¿Los medios de que dispone el buque para controlar el acceso al mismo satisfacen las prescripciones establecidas en el PPB para el nivel de protección 1? (sección A/7.2.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.2 ¿Ha establecido el buque medidas para prevenir el acceso no autorizado al mismo? (sección A/9.4.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## Parte B – Acceso al buque

.3 ¿Ha establecido el buque medidas de protección aplicables a todos los medios de acceso al buque señalados en la EPB? (párrafo B/9.9 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A Escalas de acceso	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Planchas de desembarco	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Rampas de acceso	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D Puertas de acceso, portas, portillos, ventanas y portales	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E Amarras y cadenas de ancla	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F Grúas y maquinaria elevadora	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 ¿Ha indicado el buque los lugares en que se restringirá o prohibirá el acceso en cada nivel de protección? (párrafo B/9.10 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.5 ¿Ha establecido el buque para cada nivel de protección los medios de identificación necesarios para acceder al buque y para que las personas permanezcan a bordo sin ser interpeladas? (párrafo B/9.11 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A Nivel de protección 1	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Nivel de protección 2	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Nivel de protección 3	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.6 ¿Ha establecido el buque la frecuencia con que se aplicarán los controles de acceso? (párrafo B/9.13 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

### Nivel de protección 1

.7 ¿Ha establecido el buque medidas de protección para comprobar la identidad de todas las personas que deseen subir a bordo del buque y confirmar los motivos que tienen para hacerlo? (párrafo B/9.14.1 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.8 ¿Ha establecido el buque, en colaboración con la instalación portuaria, procedimientos para cerciorarse de que se designan zonas seguras en las que puedan realizarse inspecciones y registros de personas, equipajes (incluidos los de mano), efectos personales y vehículos, con su contenido? (párrafo B/9.14.2 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.9 ¿Ha identificado el buque los puntos de acceso que deberían estar protegidos o atendidos para evitar el acceso no autorizado? (párrafo B/9.14.6 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.10 ¿Ha establecido el buque medidas de protección para proteger, mediante dispositivos de cierre o por otros medios, el acceso a los espacios sin dotación permanente adyacentes a zonas a las que tengan acceso los pasajeros y visitantes? (párrafo B/9.14.7 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.11 ¿Ha informado el buque a todo el personal del mismo sobre aspectos de protección tales como las posibles amenazas, los procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos y las actividades sospechosas, y la necesidad de estar atentos? (párrafo B/9.14.8 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.12 ¿Ha establecido el buque la frecuencia de los registros, incluso de los que se efectúen al azar, a que podrán ser sometidas todas las personas que deseen subir a un buque? (párrafo B/9.15 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

### Nivel de protección 2

.13 ¿Ha limitado el buque el número de puntos de acceso al mismo, identificando los que conviene cerrar y habilitando medios para protegerlos adecuadamente? (párrafo B/9.16.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.14 ¿Ha establecido el buque una zona restringida alrededor del costado del buque que dé a tierra en estrecha colaboración con la instalación portuaria? (párrafo B/9.16.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.15 ¿Cuenta el buque con disposiciones sobre el acompañamiento a los visitantes en el buque? (párrafo B/9.16.6 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.16 ¿Ha informado el buque a todo el personal del mismo sobre aspectos de protección más específicos tales como las amenazas detectadas, haciendo hincapié en los procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos y las actividades sospechosas, y subrayando la necesidad de estar muy atentos? (párrafo B/9.16.7 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.17 ¿Ha establecido el buque procedimientos para efectuar un registro total o parcial del mismo? (párrafo B/9.16.8 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

### 3 Controlar el embarco de las personas y sus efectos

#### Parte A

.1 ¿Las medidas del buque para controlar el embarco de las personas y sus efectos satisfacen las prescripciones establecidas en el PPB para el nivel de protección 2? (sección A/7.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

#### Parte B – Acceso al buque

##### Nivel de protección 1

.2 ¿Ha establecido el buque, en colaboración con la instalación portuaria, procedimientos para cerciorarse de que se registren los vehículos que vayan a cargarse en buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y otros buques de pasaje antes del embarque? (párrafo B/9.14.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 ¿Ha establecido el buque medidas de protección para 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? (párrafo B/9.14.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 ¿Ha establecido el buque medidas de protección para separar a los pasajeros que están embarcando de los que están desembarcando? (párrafo B/9.14.5 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

*Nivel de protección 2*

.5 ¿Ha aumentado el buque la frecuencia y la intensidad de los registros de personas, efectos personales y vehículos que estén embarcando o se estén cargando en el buque? (párrafo B/9.16.5 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Equipajes no acompañados**

.6 ¿Ha establecido el buque las medidas de protección aplicables para asegurarse de que los equipajes no acompañados se identifican y se someten a un examen adecuado, que puede incluir un registro, antes de aceptarlos a bordo? (párrafo B/9.38 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

*Nivel de protección 1*

.7 ¿Ha establecido el buque las medidas de protección aplicables a los equipajes no acompañados para garantizar que hasta el 100 % de dichos equipajes se somete a un examen o registro, lo que puede incluir la utilización de equipo de rayos X? (párrafo B/9.39 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

*Nivel de protección 2*

.8 ¿Ha establecido el buque las medidas de protección adicionales aplicables a los equipajes no acompañados, las cuales deben prever que se someta a un examen con equipo de rayos X el 100 % de los equipajes? (párrafo B/9.40 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**4 Vigilar las zonas restringidas**

**Parte A**

.1 ¿Las medidas del buque para vigilar el acceso a las zonas restringidas, a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas, satisfacen las prescripciones establecidas en el PPB para el nivel de protección 1? (sección A/7.2.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.2 ¿Se han identificado las zonas restringidas y se han adoptado medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas? (sección A/9.4.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Zonas restringidas a bordo**

.3 ¿Cuenta el buque con principios y prácticas claramente definidos para controlar el acceso a todas las zonas restringidas? (párrafo B/9.19 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.4 ¿Ha marcado claramente el buque todas las zonas restringidas, indicando que el acceso a la zona queda restringido y que la presencia no autorizada en la zona constituye una violación de las normas de protección? (párrafo B/9.20 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.5 ¿Cuáles de las siguientes han sido identificadas como zonas restringidas? (párrafo B/9.21 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A El puente de navegación, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Los espacios que contengan equipo o sistemas de protección y vigilancia, o sus mandos, y los mandos del sistema de alumbrado	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Los espacios de los sistemas de ventilación y aire acondicionado y otros espacios similares	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D Los espacios con acceso a los tanques de agua potable, a las bombas o a los colectores	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E Los espacios que contengan mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F Los espacios de las bombas de carga y sus mandos	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G Los espacios de carga y los que contengan las provisiones del buque	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H Los alojamientos de la tripulación	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I Otras zonas	I <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

*Nivel de protección 1*

.6 ¿Cuáles de las siguientes medidas de protección se han aplicado a las zonas restringidas del buque? (párrafo B/9.22 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A Cerrar o proteger los puntos de acceso	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Utilizar equipo de vigilancia para supervisar las zonas	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Utilizar guardias o patrullas	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D Utilizar dispositivos automáticos de detección de intrusos para poner sobre aviso al personal del buque de cualquier acceso no autorizado	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

*Nivel de protección 2*

.7 ¿Cuáles de las siguientes medidas de protección adicionales se han aplicado a las zonas restringidas del buque? (párrafo B/9.23 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A Establecer zonas restringidas contiguas a los puntos de acceso	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Supervisar continuamente el equipo de vigilancia	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Dedicar más personal a la guardia y el patrullaje de las zonas restringidas	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**5 Vigilar las zonas de cubierta y las zonas que rodean el buque**

**Parte A**

.1 ¿Los medios de que dispone el buque para vigilar las zonas de cubierta y las zonas que rodean el buque satisfacen las prescripciones establecidas en el PPB para el nivel de protección 1? (sección A/7.2.5 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Acceso al buque**

*Nivel de protección 2*

.2 ¿Ha destinado el buque más personal a la vigilancia de las zonas de cubierta durante las horas de inactividad para evitar el acceso no autorizado? (párrafo B/9.16.1 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 ¿Ha establecido el buque medidas de protección para disuadir cualquier intento de acceder al mismo por el costado que dé al mar, por ejemplo, apostando lanchas patrulleras en colaboración con la instalación portuaria? (párrafo B/9.16.3 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Vigilancia de la protección del buque (párrafos B/9.42 a B/9.48 del Código PBIP)**

.4 ¿Qué tipo de vigilancia ha establecido el buque para poder vigilar el buque y sus alrededores, y las zonas restringidas a bordo? (párrafo B/9.42 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A Alumbrado	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Guardias, vigilantes y personal de guardia en cubierta, incluidas patrullas	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.5 ¿Activan los dispositivos automáticos de detección de intrusos instalados a bordo una alarma visual y/o audible en un espacio con dotación o vigilancia permanente? (párrafo B/9.43 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.6 ¿Ha especificado el buque 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 las interrupciones del suministro eléctrico? (párrafo B/9.44 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

*Nivel de protección 1*

.7 ¿Ha establecido el buque las medidas de protección aplicables, 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 encargado de la protección del buque observe el buque en general, y las barreras y zonas restringidas en particular? (párrafo B/9.45 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.8 ¿Están iluminados la cubierta del buque y los accesos a éste durante las horas de oscuridad y los periodos de poca visibilidad mientras se realizan actividades de interfaz buque-puerto o cuando el buque está fondeado o en una instalación portuaria? (párrafo B/9.46 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

*Nivel de protección 2*

.9 ¿Cuáles de las medidas de protección adicionales que figuran a continuación se han establecido para incrementar la capacidad de observación y vigilancia? (párrafo B/9.47 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A Aumentar la frecuencia y detenimiento de las patrullas de protección	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Aumentar la cobertura e intensidad del alumbrado o el uso de equipo de protección y vigilancia	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Asignar más personal a las guardias de protección	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D Garantizar la coordinación de las lanchas patrulleras con las patrullas motorizadas o de a pie en tierra, si las hay	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## 6 Supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque

### Parte A

.1 Los medios de que dispone el buque para supervisar lo siguiente: ¿satisfacen las prescripciones establecidas en el PPB para los niveles de protección 1 y 2? (secciones A/7.2.6 y A/7.3 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A la carga	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B las provisiones del buque	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

### Parte B – Manipulación de la carga

#### Nivel de protección 1

.2 ¿Se aplican medidas para inspeccionar sistemáticamente la integridad de la carga, incluida la comprobación de los precintos, durante las operaciones de manipulación de la misma? (párrafos B/9.27.1 y B/9.27.4 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 ¿Se aplican medidas a fin de comprobar sistemáticamente que la carga que se embarca coincide con lo indicado en la documentación correspondiente? (párrafo B/9.27.2 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 ¿Se asegura el buque, en colaboración con la instalación portuaria, de que los vehículos que se van a cargar en buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y buques de pasaje se registran antes de su embarque con la frecuencia estipulada en el PPB? (párrafo B/9.27.3 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.5 ¿Cuáles de las medidas de protección que figuran a continuación se aplican durante las inspecciones de la carga? (párrafo B/9.28 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A Examen visual	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Examen físico	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Equipos de exploración o detección	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D Otros dispositivos mecánicos	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E Perros	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

*Nivel de protección 2*

.6 ¿Cuáles de las medidas de protección adicionales que figuran a continuación se aplican durante la manipulación de la carga? (párrafo B/9.30 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A Efectuar inspecciones pormenorizadas de la carga, los espacios de carga y las unidades de transporte	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B Intensificar las comprobaciones para garantizar que sólo se embarca la carga prevista	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C Intensificar los registros de los vehículos	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D Aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las comprobaciones de los precintos y otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Entrega de las provisiones del buque (párrafos B/9.33 a B/9.36 del Código PBIP)**

.7 ¿Ha establecido el buque medidas de protección en el nivel de protección 1 para comprobar que las provisiones que se van a entregar coinciden con los pedidos antes de que suban a bordo y para asegurarse de que dichas provisiones se estiban de forma segura inmediatamente? (párrafo B/9.35 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.8 ¿Ha establecido el buque medidas de protección adicionales en el nivel de protección 2, que se traducirán en comprobaciones previas a la recepción de las provisiones a bordo y en una intensificación de las inspecciones? (párrafo B/9.36 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**7 Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección**

**Parte A**

.1 ¿Los equipos y procedimientos para las comunicaciones del buque satisfacen las prescripciones establecidas en el PPB para los niveles de protección 1 y 2? (secciones A/7.2.7 y A/7.3 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.2 ¿Se ha identificado al oficial de protección del buque? (sección A/9.4.13 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 ¿Se ha identificado al oficial de la compañía para la protección marítima y se han facilitado sus datos de contacto para las 24 h del día? (sección A/9.4.14 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 ¿Ha establecido el buque procedimientos para garantizar que se llevan a cabo las inspecciones, pruebas, calibrado y mantenimiento del equipo de protección de a bordo? (sección A/9.4.15 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.5 ¿Se ha especificado la frecuencia con que se deberá someter a prueba o calibrar el equipo de protección de a bordo? (sección A/9.4.16 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.6 ¿Se han identificado los lugares de a bordo donde se encuentran los dispositivos para activar el sistema de alerta de protección del buque? (sección A/9.4.17 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.7 ¿Se han establecido y comunicado los procedimientos, instrucciones y orientaciones para la utilización del sistema de alerta de protección del buque, así como para su prueba, activación, desactivación y reactivación, y para limitar el número de falsos alertas? (sección A/9.4.18 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## 8 Formación, ejercicios y prácticas

### Parte A

.1 ¿Han recibido formación suficiente	Sí	No	Otro
A el OCPM y el personal de protección competente en tierra para desempeñar las tareas que se les asignen? (sección A/13.1 del Código PBIP)	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B el OPB y el personal competente de a bordo para desempeñar las tareas que se les asignen? (sección A/13.2 del Código PBIP)	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.2 ¿Comprende el personal de a bordo al cual se hayan asignado tareas y responsabilidades específicas de protección sus responsabilidades respecto de la protección del buque, y tiene conocimientos y capacidad suficientes para desempeñar las tareas que se le asignen? (sección A/13.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 ¿La compañía y el buque han llevado a cabo ejercicios y participado en prácticas? (secciones A/13.4 y A/13.5 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 ¿Ha establecido el buque procedimientos para la formación, los ejercicios y las prácticas relacionados con el plan de protección del buque? (sección A/9.4.9 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## Parte B – Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección del buque

.5 ¿Han recibido formación de nivel adecuado el OCPM, el personal de la compañía competente en tierra y el OPB? (párrafos B/13.1 y B/13.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.6 ¿Tiene el personal de a bordo con responsabilidades de protección suficientes conocimientos y capacidad para desempeñar adecuadamente sus tareas? (párrafo B/13.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.7 ¿Se realizan los ejercicios:	Sí	No	Otro
A como mínimo cada tres meses?	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B en los casos en que, en un momento dado, más del 25 % del personal del buque haya sido reemplazado por personal que no haya participado previamente en un ejercicio a bordo de dicho buque en los tres últimos meses, en el plazo de una semana después de haberse producido el reemplazo? (párrafo B/13.6 del Código PBIP)	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C para someter a prueba distintos elementos del plan de protección del buque, tales como las amenazas para la protección enumeradas en el párrafo B/8.9 del Código PBIP? (párrafo B/13.6 del Código PBIP)	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## 9 Varios

### Parte A

.1 ¿Se han encargado distintas OPR de a) la preparación de la EPB y del PPB, y b) el examen y aprobación del PPB? (secciones A/9.2 y A/9.2.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.2 ¿Dispone el capitán de un punto de contacto en la Administración a fin de obtener el consentimiento para realizar una inspección de aquellas disposiciones establecidas en el PPB que se consideran información confidencial, cuando quien solicita el acceso es un oficial debidamente autorizado de otro Gobierno Contratante? (sección A/9.8.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

<p>.3 ¿Ha establecido el buque procedimientos para proteger contra el acceso o divulgación no autorizados los registros de las actividades que abarca el PPB que deben mantenerse a bordo? (sección A/10.4 del Código PBIP)</p>	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
<p>.4 ¿En cuál de las siguientes circunstancias solicita el buque que se cumplimente una declaración de protección marítima (DPM)? (sección A/5.2 del Código PBIP) Cuando:</p>	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
<p>A El buque funciona a un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria u otro buque con el que está realizando una operación de interfaz</p>	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>B Existe un acuerdo sobre la DPM entre Gobiernos Contratantes</p>	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>C Se ha producido una amenaza o un suceso que afecta a la protección marítima en relación con el buque o en relación con la instalación portuaria en la que el buque hace escala</p>	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>D El buque se encuentra en un puerto que no está obligado a tener que implantar un PPIP aprobado</p>	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>E El buque está realizando actividades de buque a buque con otro buque que no está obligado a tener que implantar un PPB aprobado</p>	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			
<p>.5 ¿Efectúa el OCPM o el OPB una revisión periódica de la EPB a fin de que ésta sea precisa como parte de la revisión del PPB? (sección A/10.1.7 del Código PBIP)</p>	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
<p>.6 ¿Mantiene el buque debidamente los registros de protección prescritos y son éstos lo suficientemente pormenorizados a fin de que el OCPM y el OPB puedan determinar los aspectos de los procedimientos o medidas de protección actuales que son susceptibles de mejora o de cambio? (sección A/10.1 del Código PBIP)</p>	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
<p>A Formación, ejercicios y prácticas (sección A/10.1.1 del Código PBIP)</p>	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>B Amenazas para la protección marítima y sucesos que afectan a la protección marítima (sección A/10.1.2 del Código PBIP)</p>	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>C Fallos en la protección (sección A/10.1.3 del Código PBIP)</p>	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>D Revisión periódica del PPB (sección A/10.1.8 del Código PBIP)</p>	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			
<p>.7 ¿Cuenta el buque con una dotación adecuada y dispone de personal suficiente, con la categoría o el cargo requerido, para la explotación del buque en condiciones de seguridad y la protección marítima del mismo y para la protección del medio marino? (resolución A.890(21) de la Asamblea de la OMI, enmendada por la resolución A.955(23) de la Asamblea, regla V/14.1 del Convenio SOLAS y párrafo B/4.28 del Código PBIP)</p>	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
<p>A Cuando el buque funcione al nivel de protección 1</p>	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>B Cuando el buque funcione al nivel de protección 2</p>	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Varios**

.8 ¿Ha establecido el buque procedimientos para responder a las solicitudes de declaración de protección marítima de una instalación portuaria? (párrafo B/9.52 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.9 ¿Se ha indicado en el PPB el método de auditoría que tienen previsto utilizar el OCPM y el OPB para verificar que el plan sigue siendo eficaz, y el procedimiento a seguir para la revisión, actualización o enmienda del plan? (párrafo B/9.53 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.10 ¿Ha establecido el buque procedimientos de protección adicionales que se implantarán cuando haga escala en una instalación portuaria que no esté obligada a cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP? (párrafo B/4.20 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Recomendaciones**

La presente sección debería utilizarse para dejar constancia de todas las deficiencias que haya puesto de manifiesto la lista de comprobación y de cómo podrían tratar de resolverse. En esencia, con ello se brindará al OCPM y/o al OPB un plan de acción.

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 1: Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 2: Controlar el acceso al buque

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 3: Controlar el embarco de las personas y sus efectos

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 5: Vigilar las zonas de cubierta y las zonas que rodean el buque

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 6: Supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 7: Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 8: Formación, ejercicios y prácticas

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 9: Varios

### Resultados

Esta sección debería utilizarse para dejar constancia de las conclusiones de la autoevaluación voluntaria y de cualquier otra cuestión que surja. Tales conclusiones podrían tratarse con el personal del buque o de la compañía o utilizarse como base para pedir asesoramiento a la Administración, según proceda.

--

Firma del evaluador: ..... Nombre (en caracteres de imprenta): ..... Título: .....	Fecha de ultimación: .....
---	-------------------------------

## Apéndice 4.10

### Lista de comprobación de la implantación para las compañías navieras y sus OCPM

Fuente: MSC.1/Circ.1217, diciembre de 2006

La presente lista de comprobación podría ser utilizada por las compañías navieras y sus OCPM para evaluar la situación de la implantación de las medidas de protección marítima en la compañía y en los buques que explotan.

Se recomienda cumplimentar la sección siguiente antes de utilizar la lista de comprobación. Podrá utilizarse para facilitar una visión general de las operaciones de la compañía.

Nombre de la compañía	
Dirección de la compañía	
Nombre(s) del (de los) OCPM	

Completar un cuadro para cada OCPM, según proceda

Nombre del OCPM	
¿Es el OCPM titular de un certificado de formación apropiado?	
¿Se presentó este certificado de formación a la Administración para su reconocimiento?	

#### Lista de buques

Nombre del buque	Número IMO	Tipo	Pabellón	PPB aprobado por: el día:	ISSC emitido por: el día:
1)					
2)					
3)					
4)					
5)					
6)					
7)					
8)					
9)					
10)					

#### Orientaciones:

Para cada pregunta debería marcarse una de las casillas «Sí/No/Otro». Sea cual sea la que se marque, la casilla de «Observaciones» facilita espacio para que se introduzcan aclaraciones.

Si se marca la casilla «Sí», pero las medidas o los procedimientos no están documentados en el PPB, debería incluirse una descripción breve de ellos en la casilla de «Observaciones». La casilla «Sí» debería marcarse únicamente si existen todos los procedimientos y medidas. La casilla de «Observaciones» podrá utilizarse

también para indicar cuándo se examinaron los procedimientos por última vez y se sometieron a prueba las medidas (por ejemplo, ejercicios y prácticas).

Si se marca la casilla «No», debería incluirse la explicación correspondiente en la casilla de «Observaciones», así como los pormenores de cualquier medida o procedimiento existente. Las medidas sugeridas deberían registrarse en la sección de «Recomendaciones» al final de la lista de comprobación.

Si se marca la casilla «Otro», debería incluirse una descripción breve en la casilla de «Observaciones» (que podría contener, por ejemplo, casos en los que se hayan implantado medidas/procedimientos alternativos o disposiciones equivalentes). Si el motivo es que la pregunta no es procedente, debería indicarse «No procede» en la casilla de «Observaciones».

Si no hay suficiente espacio en la casilla de «Observaciones», la explicación debería proseguir en otra página (indicando el número de pregunta pertinente y, en el caso de preguntas con varias opciones, indicando la opción como referencia).

Las casillas de «Recomendaciones» que figuran al final de la lista de comprobación deberían utilizarse para indicar cualquier deficiencia que se haya observado y el modo de subsanarla. Debería incluirse un calendario para su implantación.

La casilla de «Resultados» al final de la lista de comprobación debería utilizarse para incluir un breve resumen del proceso de evaluación. Junto con las observaciones que figuran en las casillas de «Recomendaciones», forma la base de la actualización del PPB.

## 1 Registro sinóptico continuo (RSC) (regla XI-1/5 del Convenio SOLAS)

.1 ¿Se ha asegurado la compañía de que se ha expedido un RSC actualizado a todos sus buques? (regla XI-1/5 del Convenio SOLAS)	Sí	No	Otro
Observaciones:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

.2 ¿Se ha asegurado la compañía de que se han instituido los procedimientos para notificar a la Administración cuando se transfieren buques al pabellón de otro Estado? (regla XI-1/5.7 del Convenio SOLAS)	Sí	No	Otro
Observaciones:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 2 Sistema de alerta de protección del buque (SSAS)

.1 ¿Se ha asegurado la compañía de que se ha instalado un sistema de alerta de protección del buque y de que éste funciona según lo estipulado? (reglas XI-2/6.1 y XI-2/6.3 del Convenio SOLAS)	Sí	No	Otro
Observaciones:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

.2 ¿Ha sido designada la compañía por la Administración de cada buque para recibir los alertas de protección de buque a tierra (se deberá dar una respuesta independiente para cada pabellón que enarbolan los buques de la compañía)? (regla XI-2/6.2.1 del Convenio SOLAS)	Sí	No	Otro
Observaciones:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

.3 ¿Informa el OCPM a la Administración de los detalles y modificaciones de la implantación del sistema de alerta de protección del buque? (regla XI-2/6.2.1 del Convenio SOLAS)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 ¿Ha instituido la compañía procedimientos para actuar tras la recepción de un alerta de protección de buque a tierra, incluida la notificación a la Administración? (regla XI-2/6.2.1 del Convenio SOLAS)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

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

.1 ¿Ha adoptado la compañía una política claramente definida en el sentido de que nada limita al capitán a la hora de tomar o ejecutar una decisión que, según su criterio profesional, es necesaria para mantener la seguridad y la protección del buque? (regla XI-2/8.1 del Convenio SOLAS)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

### 4 Obligaciones de la compañía

#### Parte A

.1 ¿Se ha asegurado la compañía de que el capitán dispone a bordo, en todo momento, de información mediante la cual los funcionarios debidamente autorizados por un Gobierno Contratante puedan determinar: (regla XI-2/5 del Convenio SOLAS)	Sí	No	Otro
A quién es el responsable del nombramiento de los miembros de la tripulación y de otras personas contratadas o empleadas en la actualidad a bordo para desempeñar cualquier función relacionada con la actividad comercial del buque?	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B quién es el responsable de decidir a qué fin se destina el buque?	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C si el buque opera con arreglo a un contrato o contratos de fletamento, quiénes son las partes en tal contrato o contratos de fletamento?	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.2 ¿Ha estipulado la compañía en el plan de protección del buque que el capitán ostenta la máxima autoridad y la responsabilidad de adoptar decisiones en relación con la seguridad y la protección del buque y de pedir la ayuda de la compañía o de un Gobierno Contratante, según sea necesario? (sección A/6.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 ¿Se ha asegurado la compañía de que el OCPM, el capitán y el oficial de protección del buque (OPB) cuentan con el respaldo necesario para desempeñar sus tareas y responsabilidades de conformidad con lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en la parte A del Código? (sección A/6.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B**

<p>.4 ¿Ha proporcionado la compañía a los capitanes de cada uno de sus buques la información necesaria para cumplir las prescripciones aplicables a la compañía en virtud de lo dispuesto en la regla XI-2/5 del Convenio SOLAS, en relación con las siguientes partes: (párrafo B/6.1 del Código PBIP)</p> <p>A las partes responsables del nombramiento del personal de a bordo, como compañías de gestión naviera, agencias de contratación de personal, contratistas y concesionarios (por ejemplo, comercios, casinos, etc.)?</p> <p>B las partes responsables de decidir el empleo que se da al buque, incluidos el fletador o fletadores por tiempo o a casco desnudo y cualquier otra entidad que desempeñe tal función?</p> <p>C 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?</p> <p>Observaciones:</p>	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Sí</td> <td>No</td> <td>Otro</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>B</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		Sí	No	Otro	A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Sí	No	Otro														
A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>														
B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>														
C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>														
<p>.5 ¿Actualiza la compañía la información facilitada en relación con los cambios de situación que puedan darse y la mantiene al día? (párrafo B/6.2 del Código PBIP)</p> <p>Observaciones:</p>	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Sí</td> <td>No</td> <td>Otro</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		Sí	No	Otro		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
	Sí	No	Otro														
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>														
<p>.6 ¿Se proporciona la información en español, francés o inglés? (párrafo B/6.3 del Código PBIP)</p> <p>Observaciones:</p>	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Sí</td> <td>No</td> <td>Otro</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		Sí	No	Otro		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
	Sí	No	Otro														
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>														
<p>.7 Si los buques se construyeron antes del 1 de julio de 2004, ¿refleja esta información la situación real en esa fecha? (párrafo B/6.4 del Código PBIP)</p> <p>Observaciones:</p>	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Sí</td> <td>No</td> <td>Otro</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		Sí	No	Otro		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
	Sí	No	Otro														
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>														
<p>.8 Si los buques se construyeron el 1 de julio de 2004 o posteriormente, o antes del 1 de julio de 2004, pero estaban fuera de servicio el 1 de julio de 2004, ¿se facilitó la información a partir de la fecha de entrada en servicio del buque y refleja esta información la situación real en esa fecha? (párrafo B/6.5 del Código PBIP)</p> <p>Observaciones:</p>	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Sí</td> <td>No</td> <td>Otro</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		Sí	No	Otro		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
	Sí	No	Otro														
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>														
<p>.9 Cuando se retira del servicio a un buque, la información facilitada ¿lo es a partir de la fecha de reincorporación del buque al servicio y refleja la situación real en esa fecha? (párrafo B/6.6 del Código PBIP)</p> <p>Observaciones:</p>	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Sí</td> <td>No</td> <td>Otro</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		Sí	No	Otro		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
	Sí	No	Otro														
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>														

## 5 Medidas de control y cumplimiento

.1 ¿Proporciona la compañía o se asegura la compañía de que sus buques proporcionan a los Gobiernos Contratantes, a solicitud de los mismos, la información prescrita en las reglas XI-2/9.2.1.1 a 9.2.1.6 del Convenio SOLAS utilizando el conjunto de datos normalizados detallado que aparece en la circular MSC.1/Circ.1305? (regla XI-2/9.2.1 del Convenio SOLAS)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## 6 Verificación y certificación de buques

### Parte A

.1 ¿Se asegura la compañía de que se ha expedido un ISSC a todos los buques a los cuales se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP? (sección A/19 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.2 ¿Se asegura la compañía de que, al hacerse cargo de un buque que no explotaba previamente, ya no se utilice el ISSC existente? (sección A/19.3.8.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 Al dejar de ser responsable de la explotación de un buque, ¿transmite la compañía a la compañía que ha pasado a explotar el buque, lo antes posible, copias de toda la información relativa al ISSC, o facilita las verificaciones prescritas para la expedición de dicho Certificado en la sección A/19.4.2 del Código PBIP? (sección A/19.3.9.2 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## 7 Evaluación de la protección del buque

### Parte A

.1 ¿Se asegura el OCPM de que las personas que realicen la evaluación de la protección del buque tienen los conocimientos necesarios para llevar a cabo esa labor? (secciones A/2.1.7 y A/8.2 y párrafos B/8.1 y B/8.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.2 ¿Se asegura el OCPM de que las personas que llevan a cabo la evaluación de la protección del buque tienen en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B del Código PBIP y, en particular, en los párrafos B/8.2 a B/8.13 (véase la parte B más abajo)? (sección A/8.2 y párrafo B/8.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 ¿Se asegura el OCPM de que las evaluaciones de la protección del buque incluyen un reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección, y abarcan, como mínimo, los siguientes elementos: (sección A/8.4 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A identificación de las medidas, procedimientos y actividades existentes en relación con la protección?	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B identificación y evaluación de las actividades esenciales a bordo del buque que es importante proteger?	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C identificación de las posibles amenazas para las actividades esenciales a bordo del buque y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas?	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos?	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 ¿Documenta, examina, acepta y conserva la compañía las evaluaciones de la protección del buque? (sección A/8.5 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

### Parte B – Disposiciones del OCPM para realizar una evaluación

.5 ¿Se ha asegurado el OCPM, antes de iniciar una evaluación de la protección del buque, de que se aprovecha 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 embarcarán o desembarcarán pasajeros, y sobre las instalaciones portuarias y sus medidas de protección? (párrafo B/8.2 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.6 ¿Ha estudiado el OCPM informes previos sobre necesidades de protección similares? (párrafo B/8.2 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.7 ¿Se ha reunido el OCPM con las personas pertinentes del buque y de las instalaciones portuarias para acordar los objetivos y la metodología de la evaluación? (párrafo B/8.2 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.8 ¿Ha seguido el OCPM alguna orientación específica facilitada por los Gobiernos Contratantes? (párrafo B/8.2 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.9 ¿Ha obtenido y registrado el OCPM la información necesaria para llevar a cabo una evaluación, incluidos los siguientes aspectos: (párrafo B/8.5 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A la disposición general del buque?	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B el emplazamiento de las zonas a las que debe restringirse el acceso, tales como el puente, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control definidos en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS?	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C la ubicación y función de todo punto de acceso, real o posible, al buque?	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D cambios de la marea que puedan afectar a la vulnerabilidad del buque o a la protección de éste?	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E los espacios de carga y los dispositivos de estiba?	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F los lugares en los que se almacenan las provisiones del buque y el equipo de mantenimiento esencial?	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G los lugares donde se almacenan los equipajes no acompañados?	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H el equipo de emergencia o de reserva disponible para garantizar los servicios esenciales?	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I el número de tripulantes del buque, las funciones de protección existentes y las prácticas de la compañía existentes respecto de los requisitos de formación?	I <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
J el equipo de protección y de seguridad existente para los pasajeros y la tripulación?	J <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
K las vías de evacuación y los puestos de reunión necesarios para garantizar la evacuación ordenada y sin riesgos del buque en caso de emergencia?	K <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L los acuerdos existentes con compañías privadas que ofrezcan servicios de protección a los buques o en las aguas del puerto?	L <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M las medidas y procedimientos de protección existentes que se apliquen, incluidos los procedimientos de control e inspección, los sistemas de identificación, el equipo de observación y vigilancia, los documentos de identidad del personal y las comunicaciones, alarmas, alumbrado, control de accesos y otros sistemas pertinentes?	M <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Contenido de la EPB**

.10 ¿Se asegura el OCPM de que las EPB incluyen los siguientes elementos a bordo o dentro del buque: (párrafo B/8.3 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A protección física?	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B integridad estructural?	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C sistemas de protección del personal?	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D normas y procedimientos?	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos?	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F otras zonas que, al sufrir daños, o ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones realizadas a bordo del buque o dentro de una instalación portuaria?	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

<p>.11 ¿Se asegura el OCPM de que todas las personas que participan en la EPB tienen la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos: (párrafo B/8.4 del Código PBIP)</p> <p>A conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección?</p> <p>B reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos?</p> <p>C reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección?</p> <p>D técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección?</p> <p>E métodos utilizados para provocar sucesos que afecten a la protección?</p> <p>F efectos de los explosivos sobre las estructuras y el equipo del buque?</p> <p>G protección del buque?</p> <p>H prácticas comerciales de la interfaz buque-puerto?</p> <p>I preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias?</p> <p>J protección física?</p> <p>K sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos?</p> <p>L ingeniería naval?</p> <p>M operaciones del puerto y del buque?</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>B <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>C <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>D <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>E <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>F <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>G <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>H <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>I <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>J <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>K <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>L <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>M <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	I <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	J <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	K <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	M <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sí	No	Otro																																									
A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
I <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
J <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
K <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
L <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
M <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
<p>Observaciones:</p>																																											
<p>.12 ¿Se asegura el OCPM de que durante las EPB se examinan todos los puntos de acceso identificados, incluidas las cubiertas de intemperie, y se evalúa su posible uso por personas que intenten violar las medidas de protección? Esto incluye los puntos de acceso que puedan utilizar tanto las personas que tengan acceso legítimo como las que intenten entrar sin autorización. (párrafo B/8.6 del Código PBIP)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																				
Sí	No	Otro																																									
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
<p>Observaciones:</p>																																											
<p>.13 ¿Se asegura el OCPM de que en las EPB se tiene en cuenta si siguen siendo válidas las medidas, orientaciones, procedimientos y operaciones de protección existentes, tanto en condiciones de emergencia como en las habituales, y ha determinado el OCPM orientaciones sobre protección, en relación con los siguientes aspectos, entre otros: (párrafo B/8.7 del Código PBIP)</p> <p>A las zonas restringidas?</p> <p>B los procedimientos de respuesta ante incendios y otras situaciones de emergencia?</p> <p>C el grado de supervisión de la tripulación del buque, pasajeros, visitantes, vendedores, técnicos de reparación, trabajadores de los muelles, etc.?</p> <p>D la frecuencia y eficacia de las patrullas de protección?</p> <p>E los sistemas de control del acceso, incluidos los sistemas de identificación?</p> <p>F los sistemas y procedimientos para las comunicaciones relacionadas con la protección?</p> <p>G las puertas, barreras y alumbrado de seguridad?</p> <p>H el equipo y los sistemas de protección y vigilancia, si los hay?</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sí</th> <th>No</th> <th>Otro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>B <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>C <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>D <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>E <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>F <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>G <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>H <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	Sí	No	Otro	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>															
Sí	No	Otro																																									
A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																									
<p>Observaciones:</p>																																											

.14 ¿Se asegura el OCPM de que en las EPB se tienen en cuenta las personas, actividades, operaciones y servicios que es importante proteger, entre los que se encuentran los siguientes: (párrafo B/8.8 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A la tripulación del buque?	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B los pasajeros, visitantes, vendedores, técnicos de reparación, personal de las instalaciones portuarias, etc.?	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C la capacidad para navegar sin riesgos y responder ante una emergencia?	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D la carga, especialmente las mercancías peligrosas y las sustancias potencialmente peligrosas?	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E las provisiones del buque?	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F los equipos y sistemas para las comunicaciones relacionadas con la protección del buque, si los hay?	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G los equipos y sistemas de vigilancia para la protección del buque, si los hay?	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.15 ¿Se asegura el OCPM de que en las EPB se tienen en cuenta todas las posibles amenazas, entre las que pueden encontrarse los siguientes tipos de sucesos que afectan a la protección marítima: (párrafo B/8.9 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A daños o destrucción del buque o de una instalación portuaria mediante artefactos explosivos, incendios provocados, sabotaje o vandalismo?	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo?	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque?	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones?	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva?	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de provocar un suceso que afecte a la protección marítima o de su equipo?	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G utilización del propio buque como arma o como medio destructivo o para causar daños?	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H ataques desde el lado del mar mientras el buque esté atracado o fondeado?	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I ataques mientras el buque esté en el mar?	I <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.16 ¿Se asegura el OCPM de que en las EPB se tienen en cuenta todos los puntos vulnerables posibles, entre los que pueden encontrarse los siguientes: (párrafo B/8.10 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A incompatibilidad entre las medidas de seguridad y las medidas de protección?	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B incompatibilidad entre las tareas de a bordo y las tareas especiales de protección?	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C tareas de guardia y dotación del buque, teniendo en cuenta, en particular, las repercusiones sobre la fatiga de la tripulación, su grado de vigilancia y rendimiento?	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D cualquier deficiencia de la formación sobre protección que se haya detectado?	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E el equipo y los sistemas de protección, incluidos los sistemas de comunicación?	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.17 ¿Tienen siempre en cuenta el OCPM y el OPB los efectos que pueden tener las medidas de protección en el personal del buque que vaya a permanecer a bordo durante periodos prolongados? (párrafo B/8.11 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.18 ¿Se asegura el OCPM de que, una vez ultimada la EPB, se elabora un informe consistente en un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación, y una descripción de las medidas correctivas que podrían aplicarse para cada punto vulnerable?  ¿Está este informe protegido contra el acceso o la divulgación no autorizados? (párrafo B/8.12 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.19 Si la compañía no ha realizado la EPB, ¿examina y acepta el OCPM el informe de la evaluación? (párrafo B/8.13 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## 8 Plan de protección del buque

### Parte A

.1 ¿Se asegura el OCPM de que todo buque bajo su responsabilidad lleva a bordo un plan de protección del buque (PPB)? (sección A/9.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.2 ¿Contiene el PPB disposiciones para los tres niveles de protección que se definen en la parte A del Código? (sección A/9.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 ¿Se asegura el OCPM de que el PPB está escrito en el idioma o idiomas de trabajo del buque? (sección A/9.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 ¿Se dispone también de una versión en español, francés o inglés? (sección A/9.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.5 ¿Se ocupa el PPB, como mínimo, de los siguientes aspectos: (sección A/9.4 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo del buque armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado?	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B identificación de las zonas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas?	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C medidas para prevenir el acceso no autorizado al buque?	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales del buque o de la interfaz buque-puerto?	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que den los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3?	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección?	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G tareas del personal de a bordo al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección?	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H procedimientos para verificar las actividades de protección?	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I procedimientos para la formación, los ejercicios y las prácticas relacionados con el plan?	I <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
J procedimientos para la interfaz con las actividades de protección de las instalaciones portuarias?	J <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
K procedimientos para el examen periódico del plan y su actualización?	K <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima?	L <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M identificación del oficial de protección del buque?	M <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
N identificación del OCPM, con sus datos de contacto para las 24 h del día?	N <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
O procedimientos para garantizar que se llevan a cabo las inspecciones, pruebas, calibrado y mantenimiento del equipo de protección de a bordo?	O <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P la frecuencia con que se deberá someter a prueba o calibrar el equipo de protección de a bordo?	P <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q identificación de los lugares donde se encuentren los dispositivos para activar el SSAS?	Q <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
R procedimientos, instrucciones y orientaciones para la utilización del SSAS, así como para su prueba, activación, desactivación y reactivación, y para limitar el número de falsos alertas?	R <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.6 ¿Se ha asegurado la compañía de que el personal que lleva a cabo las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el PPB o que evalúa su implantación es independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la compañía o del buque? (sección A/9.4.1 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
Observaciones:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

.7 Si se mantiene el PPB en formato electrónico, ¿ha establecido la compañía procedimientos destinados a evitar que el PPB se borre, destruya o altere sin autorización? (sección A/9.6 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
Observaciones:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

.8 ¿Ha establecido la compañía procedimientos para asegurarse de que el PPB estará protegido contra el acceso o divulgación no autorizados? (sección A/9.7 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

**Parte B – Contenido del PPB**

.9 ¿Ha tenido en cuenta el OCPM si el PPB es pertinente para el buque de que se trata? (párrafo B/9.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.10 ¿Ha seguido el OCPM el asesoramiento facilitado por la Administración del buque respecto de la elaboración y contenido de los PPB? (párrafo B/9.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.11 ¿Ha tenido en cuenta el OCPM que el PPB detalle los aspectos enumerados en los párrafos B/9.2.1 a 9.2.7 del Código PBIP?	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.12 ¿Cree el OCPM que todos los PPB se han elaborado tras efectuar una evaluación detenida de todos los aspectos relacionados con la protección del buque, lo cual incluye, en particular, un análisis detallado de las características físicas y operativas de ese buque, incluidas sus travesías habituales? (párrafo B/9.3 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.13 ¿Ha elaborado el OCPM procedimientos: (párrafo B/9.5 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A para evaluar si los PPB siguen siendo eficaces?	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B para preparar enmiendas a los PPB después de su aprobación?	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## 9 Registros

### Parte A

.1 ¿Se asegura el OCPM de que se mantienen a bordo, por lo menos durante el periodo mínimo especificado por la Administración, registros de las siguientes actividades que abarca el PPB, teniendo presentes las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3 del Convenio SOLAS: (sección A/10.1 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A formación, ejercicios y prácticas?	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B amenazas para la protección y sucesos que afectan a la protección?	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C fallos en la protección?	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D cambios en el nivel de protección?	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque, tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado, el buque?	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F auditorías internas y revisiones de las actividades de protección?	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G revisión periódica de la evaluación de la protección del buque?	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H revisión periódica del PPB?	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I implantación de las enmiendas al plan?	I <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
J mantenimiento, calibrado y prueba del equipo de protección que haya a bordo, incluidas las pruebas del SSAS?	J <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.2 ¿Se asegura el OCPM de que los registros están escritos en el idioma o idiomas de trabajo del buque? (sección A/10.2 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 ¿Se dispone también de una versión en español, francés o inglés de los registros? (sección A/10.2 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 Si se mantienen los registros en formato electrónico, ¿ha establecido la compañía procedimientos destinados a evitar que éstos se borren, destruyan o alteren sin autorización? (sección A/10.3 del Código PBIP).	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## 10 Oficial de la compañía para la protección marítima

### Parte A

.1 ¿Ha designado la compañía a uno o más OCPM? (sección A/11.1 y párrafo B/1.9 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.2 En los casos en los que se haya designado más de un OCPM, ¿se ha identificado claramente de qué buques es responsable cada OCPM? (sección A/11.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.3 ¿Incluyen las tareas y responsabilidades del OCPM, como mínimo, las siguientes: (sección A/11.2 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A informar del grado de amenaza al que posiblemente tenga que enfrentarse el buque, sirviéndose para ello de las pertinentes evaluaciones de la protección y de otra información adecuada?	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B asegurarse de que se realizan EPB?	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C garantizar la elaboración, presentación para aprobación y posterior implantación y mantenimiento del PPB?	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D asegurarse de que el PPB se modifique según proceda, a fin de subsanar deficiencias y de satisfacer las necesidades de protección de cada buque?	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E organizar las auditorías internas y las revisiones de las actividades de protección?	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F organizar las verificaciones inicial y siguientes del buque por la Administración o la organización de protección reconocida?	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G cerciorarse de que las deficiencias e incumplimientos descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento se tratan y solucionan prontamente?	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia?	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I garantizar una formación adecuada para el personal responsable de la protección del buque?	I <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
J asegurarse de que existe una comunicación y una colaboración efectivas entre el OPB y los OPIP pertinentes?	J <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
K garantizar la compatibilidad entre las prescripciones de protección y las de seguridad?	K <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L asegurarse de que, si se utilizan planes de protección de la flota o de buques gemelos, el plan de cada buque recoge con exactitud la información que es específica de ese buque?	L <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M garantizar la implantación y el mantenimiento de todo medio alternativo o equivalente aprobado para un buque determinado o para un grupo de buques de conformidad con lo dispuesto en las reglas XI-2/11 y XI-2/12 del Convenio SOLAS?	M <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.4 ¿Ha implantado el OCPM un mecanismo para recibir del OPB informes de toda deficiencia e incumplimiento descubiertos durante las auditorías internas, las revisiones periódicas, las inspecciones de protección y las verificaciones del cumplimiento y de la ejecución de toda medida correctiva adoptada? (sección A/12.2.5 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## 11 Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de los buques

### Parte A

.1 ¿Han recibido formación el OCPM y el personal competente en tierra, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del Código PBIP? (sección A/13.1 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.2 ¿Se asegura el OCPM de que se llevan a cabo ejercicios a intervalos adecuados teniendo en cuenta el tipo de buque, los cambios en el personal del buque, las instalaciones portuarias que se van a visitar y otras circunstancias del caso, así como las orientaciones que se dan en la parte B del Código PBIP? (sección A/13.4 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			
.3 ¿Garantiza el OCPM la coordinación e implantación eficaces de los PPB mediante su participación en prácticas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del Código PBIP? (sección A/13.5 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

### Parte B – Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de los buques

.4 ¿Han recibido formación el OCPM y el personal competente de la compañía en tierra en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos: (párrafo B/13.1 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A administración de la protección marítima?	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B convenios, códigos y recomendaciones internacionales pertinentes?	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C legislación y normativa gubernamental pertinente?	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D responsabilidades y funciones de otras organizaciones de protección?	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E metodología de la EPB?	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F métodos de reconocimiento e inspección de la protección del buque?	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G operaciones y condiciones del buque y del puerto?	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H medidas de protección del buque y de la instalación portuaria?	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias?	I <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
J técnicas pedagógicas para la formación y la instrucción en protección marítima, incluidas las medidas y procedimientos de protección?	J <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
K tramitación de la información confidencial sobre protección y encauzamiento de las comunicaciones relacionadas con la protección?	K <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección?	L <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos?	M <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
N reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección?	N <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
O técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección?	O <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P equipo y sistemas de protección, y sus limitaciones operacionales?	P <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Q métodos de auditoría, inspección, control y observación?	Q <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
R métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras?	R <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S ejercicios y prácticas de protección, incluidos los ejercicios y prácticas coordinados con las instalaciones portuarias?	S <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T evaluación de los ejercicios y prácticas de protección?	T <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.5 ¿Se asegura el OCPM de que se realizan ejercicios como mínimo cada tres meses y de que se llevan a cabo ejercicios adicionales según se recomienda en el párrafo B/13.6 del Código PBIP?	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.6 ¿Se asegura el OCPM de que se realizan prácticas como mínimo una vez al año, pero sin que transcurran más de 18 meses entre ellas? (párrafo B/13.7 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.7 Las prácticas: (párrafo B/13.7 del Código PBIP)	Sí	No	Otro
A ¿se hacen a escala natural o en vivo?	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B ¿consisten en una simulación teórica o un seminario?	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C ¿se combinan con otras prácticas que se realizan, como por ejemplo las de búsqueda y salvamento o las de respuesta ante una emergencia?	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D ¿participa en ellas el OCPM?	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:			

.8 ¿Ha participado la compañía en prácticas con otros Gobiernos Contratantes? (párrafo B/13.8 del Código PBIP)	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

## 12 Información y cooperación (mejores prácticas)

.1 ¿Se intercambia información con regularidad entre el OCPM y la Administración o Administraciones responsables en cuanto a las mejores prácticas?	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Observaciones:			

### Recomendaciones

Esta sección debería utilizarse para dejar constancia de todas las deficiencias detectadas mediante la lista de comprobación y de la forma en que podrían mitigarse. En esencia, servirá de plan de acción para el OCPM y el OPB.

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 1: Registro sinóptico continuo
---

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 2: Sistema de alerta de protección del buque
---

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 3: Facultades discrecionales del capitán con respecto a la seguridad y la protección del buque

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 4: Obligaciones de la compañía

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 5: Medidas de control y cumplimiento

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 6: Verificación y certificación de buques

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 7: Evaluación de la protección del buque

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 8: Plan de protección del buque

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 9: Registros

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 10: Oficial de la compañía para la protección marítima

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 11: Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de los buques

Recomendaciones/adopción de medidas: Sección 12: Información y cooperación

## Resultados

Esta sección debería utilizarse para dejar constancia de las conclusiones de la autoevaluación voluntaria y de cualquier otra cuestión que surja. Tales conclusiones podrían tratarse con el personal del buque o de la compañía o utilizarse como base para pedir asesoramiento a la Administración, según proceda.

--

Firma del evaluador: .....	Fecha de ultimación: .....
Nombre ( <i>en caracteres de imprenta</i> ): .....	
Título: .....	

## Apéndice 4.11

### **Información general sobre prácticas de protección para todos los armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS**

Fuente: MSC.1/Circ.1283, diciembre de 2008

#### **A – Directrices para los buques de pasaje no regidos por el Convenio SOLAS**

##### **1 Prevención del acceso no autorizado a los buques**

El público y los pasajeros no deberían tener acceso a las zonas operacionales del buque ni a las instalaciones de mantenimiento/almacenamiento, tales como los baños de la tripulación, los pañoles de pertrechos, los armarios de limpieza, las escotillas y los armarios. Todas las puertas que conduzcan a las zonas operacionales deberían permanecer cerradas o vigiladas para prevenir el acceso no autorizado, salvo en los casos en que se requiera la entrada para usar el equipo de seguridad o las vías de evacuación. Las llaves de las puertas deberían guardarse en un lugar seguro, bajo el control de una persona responsable. Si el acceso se controla por medio de un teclado numérico, el código debería facilitarse únicamente a las personas que tengan una necesidad legítima de conocerlo. Se recomienda también cambiar dicho código periódicamente. Cuando exista ese tipo de controles de acceso, debería recordarse a la tripulación la importancia de asegurarse de que ninguna persona que venga detrás pueda eludir los controles de acceso. A continuación se sugieren medidas disuasorias contra el acceso no autorizado al buque:

- .1 disponer de alumbrado en los costados para iluminar de manera uniforme todo el casco y la línea de flotación;
- .2 mantener una buena guardia desde la cubierta;
- .3 dar el alto a todas las embarcaciones que se aproximen. En caso de que no se identifiquen, si es posible, debería evitarse que se aproximen al costado del buque.

##### **2 Registro de buques**

El buque debería registrarse al principio de un viaje para garantizar que no se haya colocado nada ilegal o perjudicial a bordo, así como al final del viaje, para garantizar que no se ha escondido ni dejado nada a bordo. En la medida de lo posible, los registros deberían incluir las zonas de alojamiento de la tripulación, los pañoles, las bodegas, el casco bajo el agua (en caso de que existan motivos de preocupación) y las zonas en las que puedan ocultarse personas u objetos que puedan utilizarse con fines ilícitos. Deberían acordarse procedimientos sobre la manera de aislar un bulto sospechoso y evacuar el buque de manera rápida y segura. A continuación se recogen ejemplos de buenas prácticas que deberían seguirse para prestar asistencia a la tripulación que forma parte de las patrullas cuando se realizan operaciones en entornos de alto riesgo:

- .1 *Definición de la zona de registro*, los tripulantes deberían disponer de información completa acerca de lo que se requiere y tener claramente definidos los puntos donde empieza y acaba el registro.
- .2 *Planos*, deberían presentarse previamente planos plastificados de las zonas de registro en los que se señalen las características clave de las zonas objeto de registro (tales como depósitos de almacenamiento y salidas de emergencia).
- .3 *Minuciosidad*, los registros minuciosos contribuyen a detectar objetos ocultos y debería prestarse particular atención a las zonas vulnerables. La tripulación no debería confiar únicamente en las comprobaciones oculares, sino que debería prestar atención a sonidos y olores extraños, etc.
- .4 *Uso de precintos*, los precintos en los que la manipulación indebida sea evidente podrán colocarse en las cajas de los equipos que no puedan cerrarse, por ejemplo las de los chalecos salvavidas, lo cual elimina la necesidad de registrar dentro de ellas a menos que el precinto no esté intacto.

- .5 *Medidas planeadas por adelantado*, los tripulantes deberían disponer de información completa acerca de las medidas que se espera que adopten en caso de que en un registro se determine un riesgo para la protección.

### **3 Verificación de la identidad de las personas a bordo de los buques**

A continuación se recogen ejemplos de buenas prácticas que deberían seguirse para verificar la identidad de las personas a bordo de los buques cuando éstos estén realizando operaciones en un entorno de mayor riesgo:

Todos los visitantes (que no sean pasajeros) deberían presentarse ante el capitán del buque u otra persona responsable para notificar su llegada o partida. Todos los visitantes deberían contar con algún tipo de identificación, por ejemplo un carné de identidad, pasaporte u otro tipo de identificación con su fotografía.

Antes de subir a bordo, los pasajeros deberían presentar un billete válido (salvo en los casos en que los billetes se vendan a bordo del buque) y, cuando proceda, algún tipo de identificación, como un carné de identidad, pasaporte u otro tipo de identificación con su fotografía. En lo que respecta a los buques fletados en los que no se requieran billetes, la parte arrendadora debería considerar la manera de controlar el acceso. Por ejemplo, mediante la provisión de una autorización por escrito, como una invitación, que debería presentarse, o una lista de nombres que debería comprobarse tras la presentación de un documento que acredite la identidad de la persona.

Se recomienda que se informe a los pasajeros y visitantes sobre los procedimientos de protección, como por ejemplo la necesidad de:

- .1 estar acompañados en todo momento;
- .2 llevar un permiso en todo momento, en caso de que se expida;
- .3 mantenerse alerta en todo momento mientras permanezcan en el buque. En caso de que encuentren un objeto sospechoso, no deberían tocarlo, sino ponerse en contacto lo antes posible con un miembro de la tripulación. De igual modo, deberían ponerse en contacto con un miembro de la tripulación en caso de que vean a una persona actuando de manera sospechosa; y
- .4 cerrar todas las puertas al salir de un lugar, en particular las que conduzcan a las zonas operacionales del buque. Cuando salgan de una zona de trabajo, deben asegurarse de que quede cerrada y de que todo el equipo haya quedado bien guardado.

El buque podría tener un diario de protección en el punto de entrada/salida, en el que se registre la identidad de todas las personas que embarquen o desembarquen.

### **4 Cierre**

Teniendo debidamente en cuenta la necesidad de facilitar la evacuación en caso de emergencia, las puertas y las zonas de almacenamiento exteriores deberían cerrarse y los portillos deberían asegurarse. En caso de que el buque permanezca sin vigilancia durante un periodo prolongado, por ejemplo durante toda la noche, se recomienda inutilizar las máquinas a fin de prevenir el robo o un uso no autorizado y atracar en condiciones de seguridad, de conformidad con lo establecido en el reglamento portuario local. Los capitanes deberían asegurarse de que se levanta la plancha de desembarco cuando el buque está sin vigilancia.

### **5 Respuesta ante amenazas de bomba o el descubrimiento de objetos sospechosos**

Por lo general, las amenazas de bomba son anónimas y se comunican por teléfono. Si bien suele tratarse de amenazas falsas con la intención de ocasionar trastornos, deben tomarse en serio, puesto que en algunos casos han resultado ser auténticas y han precedido a un acto terrorista o delictivo. Se recomienda pedir asesoramiento a las autoridades locales sobre la manera de responder a las posibles amenazas de bomba.

Deberían establecerse planes y procedimientos para responder a alertas sanitarias y de seguridad, tanto en los buques como en los muelles. Estos planes pueden adaptarse para incluir los alertas de protección. Las personas responsables deberían examinar las respuestas oportunas para hipótesis como las siguientes:

- .1 bultos sospechosos encontrados a bordo de un buque o en un muelle;
- .2 personas que actúen de manera sospechosa en un buque o en un muelle;
- .3 un alerta de protección en otro muelle o en otro buque que requiera la suspensión de las operaciones; y
- .4 un ataque directo por parte de personas desconocidas contra un buque o un muelle, por ejemplo, una embestida o la utilización de un dispositivo explosivo improvisado.

De igual modo, las personas responsables deberían estudiar la manera de aislar un bulto sospechoso sin retirarlo ni tocarlo, y la forma de evacuar el buque y los muelles de manera rápida y segura.

En caso de que se encuentre un dispositivo o bulto sospechoso cuando el buque esté navegando, el capitán debería tener en cuenta lo siguiente:

- .1 el tamaño y el emplazamiento del dispositivo;
- .2 la verosimilitud de la amenaza;
- .3 la situación del buque y el tiempo que transcurrirá hasta la llegada de los servicios de protección u otro tipo de asistencia;
- .4 la necesidad de mantener a todas las personas a suficiente distancia del dispositivo sospechoso; y
- .5 la necesidad de que todas las personas a bordo se mantengan alejadas de todas las puertas, trancos de escalera y escotillas que conduzcan al espacio donde se encuentra el dispositivo, a fin de evitar posibles lesiones ocasionadas por una explosión.

## **6 Mantenimiento de medios para notificar las sospechas relacionadas con la protección**

Los armadores de buques deberían aplicar procedimientos y procesos de notificación y registro de los sucesos que afecten a la protección. En caso de que se produzca un suceso que afecte a la protección mientras el buque se encuentra en el mar, dicho suceso debería notificarse al capitán o al OPB, según proceda. En función de la gravedad del suceso, el capitán, además de poner en marcha una respuesta adecuada, debería alertar a las autoridades o al Estado ribereño más próximos y/o a los buques que se encuentren en las inmediaciones e informarles de los pormenores del suceso.

Los armadores de buques no regidos por el Convenio SOLAS deberían proporcionar a todo el personal los datos de contacto de las autoridades encargadas de la respuesta en casos de emergencia, de los centros nacionales de respuesta, si procede, y de las autoridades a las que posiblemente sea preciso notificar. Deberían determinar las medidas que debería adoptar la tripulación en caso de que se produzca un suceso que afecte a la protección, incluidas la forma de notificar a las autoridades que está produciéndose un suceso (por ejemplo, a través de radiollamadas, alarmas, etc.) y la forma en que los tripulantes deberían protegerse a sí mismos, al buque y al público.

El personal debería notificar a las autoridades oportunas cualquier actividad sospechosa. En la notificación deberían indicarse pormenores sobre la actividad y dónde tuvo lugar. En la lista que figura *infra* se facilitan ejemplos de actividades que pueden constituir comportamientos sospechosos de por sí, o que pueden considerarse sospechosas. No obstante, tales sospechas pueden justificar que se preste particular atención cuando se observe o detecte uno o varios comportamientos o una pauta de comportamiento, tales como:

- .1 las personas desconocidas que fotografíen buques o instalaciones;

- .2 las personas desconocidas que se pongan en contacto, por cualquier medio, con un buque o una instalación para verificar aspectos relacionados con la protección, el personal o los procedimientos operacionales normalizados;
- .3 las personas desconocidas que intenten obtener información acerca de los buques o las instalaciones y se acerquen al personal del buque o de la instalación o a personas relacionadas, o a sus familias, e intenten entablar conversación con ellos;
- .4 el robo o la ausencia injustificada de documentos sobre los procedimientos operacionales normalizados;
- .5 los obreros desconocidos o sin autorización que intenten obtener acceso a las instalaciones para reparar, sustituir, instalar o retirar equipo o encargarse de su mantenimiento;
- .6 las personas que intenten obtener acceso indebido a buques o instalaciones sin la debida autorización;
- .7 el robo de vehículos de las instalaciones, pases de vehículos, identificación o uniformes del personal;
- .8 la utilización indebida de los procedimientos del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos;
- .9 los individuos sospechosos que ofrecen servicios comerciales o instalan puestos en zonas contiguas o próximas a las instalaciones portuarias;
- .10 intentos fuera de lo normal repetidos o sospechosos de establecer contacto por medios de voz con el personal de servicio;
- .11 los vehículos o pequeñas embarcaciones que merodean por las inmediaciones de una instalación sin causa justificada durante periodos prolongados; y
- .12 las personas desconocidas que merodean por las inmediaciones de una instalación sin causa justificada durante periodos prolongados

## **7 Prevención del tráfico de drogas y del transporte de cargas ilícitas**

A continuación se recogen directrices generales sobre las medidas preventivas que pueden adoptarse a fin de proteger del tráfico de drogas y del transporte de cargas ilícitas un buque no regido por el Convenio SOLAS durante su permanencia en puerto, con independencia de que esté fondeado o atracado junto a un muelle:

- .1 debería advertirse a la tripulación acerca de los riesgos que entrañan el transporte de cargas ilícitas y el tráfico de drogas;
- .2 debería recomendarse a los tripulantes que desembarquen que traten de asegurarse de que las personas con las que se comuniquen no estén relacionadas con actividades ilícitas;
- .3 el buque podría tener un diario de protección en el punto de entrada/salida, en el que se registre la identidad de todas las personas que embarquen y desembarquen. No debería permitirse que suban a bordo personas no autorizadas;
- .4 puede ser recomendable mantener una guardia permanente en las zonas de trabajo. Si procede, zonas como el castillo de proa, la cubierta de toldilla y las cubiertas principales, entre otras, deben estar bien iluminadas durante las horas de oscuridad;
- .5 debería mantenerse una buena vigilancia en el buque a fin de detectar la presencia de embarcaciones pequeñas que se aproximen o de submarinistas no autorizados u otros intentos de subir a bordo del buque por parte de personas no autorizadas; y
- .6 en caso de que se encuentren a bordo drogas o cargas ilícitas, la tripulación debería cooperar plenamente con las autoridades locales durante la investigación.

## 8 Prevención del polizonaje

A los efectos de las presentes directrices, por polizón se entiende una persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarcará en el buque, sin el consentimiento del propietario ni del capitán ni de cualquier otra persona responsable, y que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de puerto y con respecto a la cual el capitán notifica un caso de polizonaje a las autoridades pertinentes.

Las acciones visibles de la tripulación al adoptar medidas de protección disuadirán a los posibles polizones. A continuación figuran ejemplos de medidas de precaución generales para la prevención del polizonaje:

- .1 antes de entrar en puerto, las puertas y escotillas deberían sujetarse y cerrarse atendiendo a la necesidad de que se facilite la evacuación en caso de emergencia;
- .2 la colocación de placas en el escobén puede impedir que los polizones suban a bordo en cualquier fondeadero y antes de que el buque llegue al atracadero;
- .3 las puertas de la zona de alojamiento también pueden sujetarse y cerrarse, dejando una sola entrada abierta. Por motivos de seguridad, las llaves de las puertas cerradas deberían colocarse en lugares convenientes para que las puertas puedan abrirse en caso de emergencia;
- .4 los pañoles de pertrechos, los pañoles de equipos situados en la cubierta, la cámara de máquinas y las zonas de alojamiento deberían permanecer cerrados durante la estancia del buque en el puerto de escala y sólo deberían abrirse para obtener el acceso necesario y cerrarse inmediatamente después;
- .5 una vez que el buque esté abarloado, montar guardia en la plancha de desembarco constituirá la primera línea de defensa contra polizones, contrabandistas y ladrones. Por este motivo, es importante garantizar el mantenimiento de una guardia eficaz en la plancha de desembarco en todo momento;
- .6 al inicio de la carga sólo deberían abrirse las puertas de acceso de las bodegas que conducen a los compartimientos que van a utilizarse inmediatamente. Una vez finalizada la operación, el compartimiento debería cerrarse;
- .7 los pañoles del buque deberían permanecer cerrados en todo momento y deberían abrirse únicamente cuando se requiera acceso;
- .8 es posible que existan algunas zonas del buque que no puedan cerrarse, por ejemplo la parte superior de la chimenea. Deberían realizarse inspecciones periódicas de las zonas que no estén cerradas y sean accesibles;
- .9 una vez finalizadas las operaciones de carga y el desembarque de todo el personal de tierra, las zonas accesibles del buque deberían registrarse nuevamente;
- .10 en los puertos de alto riesgo debería considerarse la posibilidad de fondear el buque en algún lugar conveniente fuera del puerto y, tras la partida de los remolcadores y los prácticos, realizar un último registro para la detección de polizones; y
- .11 si es posible, el registro debería ser realizado por dos tripulantes. En caso de que se encuentre a un polizón, esto reducirá el riesgo de que el polizón ataque o reduzca al tripulante que efectúe el registro.

La presencia de polizones debería notificarse de inmediato a las autoridades oportunas. Los polizones que se encuentren deberían ser tratados conforme a los principios humanitarios. No obstante, dado que algunos polizones pueden ser violentos, se desaconseja la intervención directa, dado que no deberían ponerse en peligro la seguridad y la protección del buque y de la tripulación.

## **B – Directrices específicas para los buques de pasaje no regidos por el Convenio SOLAS**

Las presentes directrices tienen por objeto servir de complemento a las directrices generales *supra*.

### **1 Registros**

Se recomienda no permitir que los pasajeros suban a bordo hasta que haya finalizado el control de protección del buque. En la medida de lo posible, los registros deberían incluir todas las zonas públicas del buque, particularmente debajo de los asientos, en los baños y los espacios de almacenamiento, por ejemplo, las zonas de equipaje.

### **2 Control del embarco y desembarco de pasajeros**

Únicamente se permitirá a los pasajeros embarcar y desembarcar en presencia de la tripulación o del personal de tierra. Cuando haya instalaciones de venta de billetes para servicios regulares, la tripulación o el personal de tierra deberían asegurarse de que los pasajeros presenten un billete válido antes de subir a bordo. En lo que respecta a los buques fletados en los que no se requieran billetes, la parte arrendadora debería procurar controlar el acceso al buque, por ejemplo, mediante la provisión de una tarjeta de autorización. En caso de que el buque transporte vehículos, tal vez sea necesario adoptar otras medidas, incluidos los controles al azar.

### **3 Toma de conciencia de la protección por parte de los pasajeros**

Debería recordarse a los pasajeros que no dejen su equipaje desatendido y que notifiquen la presencia de bultos sospechosos o sin vigilancia. Los mensajes de protección deberían colocarse en carteles y pantallas de información y deberían transmitirse frecuentemente por megafonía, ya sea como anuncios individuales o como parte del comunicado de seguridad antes de la partida.

## **C – Directrices específicas para las embarcaciones de recreo**

### **1 Introducción**

Las autoridades nacionales cuentan con sus propias definiciones de lo que es una embarcación de recreo y podrán aplicar las presentes directrices según proceda. Si bien las directrices se centran en las embarcaciones de recreo dedicadas a viajes internacionales o que operan en aguas en las que es posible que interactúen con buques o instalaciones portuarias regidos por el Código PBIP, o que se encuentren cerca de dichos buques o instalaciones, pueden aplicarse de manera más amplia puesto que muchas embarcaciones de recreo tienen una gran movilidad, tanto por tierra como a través de las vías navegables intercomunicadas. Las directrices tienen por objeto servir de complemento a las orientaciones generales que figuran en los párrafos 4.11.3 a 4.11.11.

Los propietarios y armadores de embarcaciones de recreo deberían recordar que son responsables de la seguridad y protección generales de la embarcación, la tripulación y los pasajeros. Los marinos prudentes toman la iniciativa en la prevención de sucesos, planificando por adelantado la mejor manera de actuar en caso de un suceso y asegurándose de que todos los pasajeros y la tripulación sepan cuáles son sus funciones y estén familiarizados con las instrucciones particulares existentes en cuanto al puerto o destino previstos. Los propietarios y los armadores deberían considerar la posibilidad de designar un tripulante encargado de todos los aspectos de la protección del buque. Algunas compañías ofrecen actualmente cursos específicamente destinados a aficionados a la vela en aguas oceánicas.

### **2 Medidas de protección para las embarcaciones de recreo sin vigilancia**

Entre las posibles medidas se incluyen las siguientes:

- .1 bloquear los interruptores de ignición y el gobierno;

- .2 instalar un sistema de alarma para embarcaciones pequeñas, posiblemente con una función de llamada automática para alertar al operador de cualquier movimiento no autorizado, o la activación de una serie de sensores de protección instalados a bordo, por teléfono móvil o correo electrónico. A fin de contar con un sistema de protección completo del buque, también podrían integrarse en el sistema de alarma sensores de humo y de llamas;
- .3 guardar fuera de la vista objetos valiosos en compartimientos que puedan cerrarse con llave;
- .4 no dejar nunca a la vista objetos de valor; es preferible guardarlos, por ejemplo, la llave de encendido;
- .5 marcar el equipo utilizando los medios aprobados para indicar el propietario;
- .6 grabar en las ventanas y escotillas el número de identificación del buque que figura en el casco;
- .7 instalar un inmovilizador de motor o un dispositivo oculto para interrumpir el suministro de combustible;
- .8 bloquear los motores fueraborda con un candado de acero cementado sólido, una cadena o algún otro tipo de barra de bloqueo de marca;
- .9 cubrir la embarcación, en la medida en que su proyecto lo permita, y asegurar la funda;
- .10 fotografiar el buque y el equipo (para ayudar a las autoridades a devolver el equipo robado);
- .11 registrar todos los números de serie disponibles y guardarlos en un lugar seguro en el buque y fuera de él; y
- .12 adquirir sistemas antirrobo con etiquetas de identificación por radiofrecuencia (RFID) (estos sistemas no sólo tienen la capacidad de reducir el riesgo de robo, sino también de aumentar el índice de recuperación y, en algunos casos, de disminuir el costo de las pólizas de seguros).

### 3 Entorno de mayor riesgo

En caso de que no fuera posible utilizar derrotas seguras y protegidas, el buque debería ir acompañado de otros buques y realizar el viaje de la manera más rápida posible tras notificarlo previamente a las autoridades marítimas de la zona y seguir sus instrucciones. Debería establecerse un riguroso plan de contacto, de preferencia por telefonía móvil por satélite o celular o mediante otro sistema similar que no pueda utilizarse para localizar el buque utilizando un radiogoniómetro.

Debería examinarse la posibilidad de impartir una formación de perfeccionamiento a los propietarios y los armadores de embarcaciones de recreo que incluya la toma de conciencia de la protección.

### 4 Información a la llegada y a la salida

En el momento en que una embarcación de recreo salga de un puerto, podría exigírsele que presente información sobre el viaje cuando solicite el despacho del buque a las autoridades portuarias, tal como ha implantado Singapur. La información sobre el viaje podría incluir la hora de partida prevista, el destino y la derrota planificada del viaje. La información adicional podría ser útil para las autoridades pertinentes no sólo en lo que respecta a las actividades de supervisión y cumplimiento, sino también para las operaciones de búsqueda y salvamento, en caso de que el buque tenga algún problema y requiera asistencia. Para más información, véase: *Declaration of Information by Pleasure Craft Departing Singapore*, Singapur, Autoridad Marítima y Portuaria, *Port Marine Circular No. 17*, 25 de abril de 2003, en el siguiente sitio en la Red: [www.mpa.gov.sg/sites/circulars\\_and\\_notices/pdfs/port\\_marine\\_circulars/pc03-17.pdf](http://www.mpa.gov.sg/sites/circulars_and_notices/pdfs/port_marine_circulars/pc03-17.pdf)

### 5 Registro

Algunas autoridades nacionales están alentando a los armadores de embarcaciones de recreo a que se registren con su Administración marítima u organización delegada que pueda facilitar una base de datos, disponible mediante acceso autorizado en línea, a fin de contribuir a las actividades preventivas y de respuesta

relacionadas con la seguridad y la protección. Puede verse un ejemplo en el Registro de buques del Reino Unido, *UK Ship Register, Part 3, Pleasure Craft/Small Ships* (embarcaciones de recreo/buques pequeños), en el siguiente sitio en la Red: <http://www.dft.gov.uk/mca/>

El registro es más económico y sencillo que un registro completo del buque y está destinado específicamente a las embarcaciones de recreo. Los propietarios se benefician al registrar la nacionalidad de su embarcación y sus datos ante una organización autorizada. El registro puede solicitarse en línea. No obstante, cabe señalar que el registro no ofrece protección alguna contra el mal uso de una embarcación de recreo que pueda haber sido robada, secuestrada o incluso adquirida legalmente.

## 6 Intercambio de información

Algunas autoridades nacionales están tratando de alcanzar acuerdos que faciliten el intercambio de información, en el contexto de sus legislaciones y reglamentos individuales, posiblemente como parte de las iniciativas individuales de dichas autoridades en cuanto a la protección del litoral. Las embarcaciones de recreo que efectúan viajes internacionales presentan condiciones excepcionales. Aun cuando esté registrada, la información sobre las características del buque, los datos del propietario, etc. no suele intercambiarse entre los países de partida y de llegada. Ello tiene como consecuencia una falta de transparencia para las organizaciones dedicadas a la protección y la seguridad, lo que, por ejemplo, puede conllevar complicaciones a la hora de comprobar la identidad de un buque que llegue.

## 7 Plan de protección del buque

Algunas autoridades nacionales han publicado directrices sobre la elaboración de medidas de protección eficaces para abordar las amenazas y otros sucesos en el mar. Una de ellas es el Registro Internacional de la Marina Mercante de Belice (IMMARBE), que ha publicado *Guidelines for an effective Ship Security Plan for yachts not required to hold ISPS Code certification*. Puede accederse a dichas directrices en el siguiente sitio en la Red: [www.immarbe.com/yachts/guide\\_ship\\_security.html](http://www.immarbe.com/yachts/guide_ship_security.html)



# Sección 5 – Marco para llevar a cabo evaluaciones de protección

## 5.1 Introducción

**5.1.1** Como se ha señalado en los párrafos 2.8.25 a 2.8.33 y 2.9.12 a 2.9.14, las evaluaciones de protección constituyen la base para la implantación eficaz de las medidas de protección marítima en las instalaciones portuarias y a bordo de los buques.

**5.1.2** En diciembre de 2008, la OMI publicó orientaciones para ayudar a las autoridades nacionales a llevar a cabo las evaluaciones de los riesgos. Si bien dichas orientaciones iban dirigidas a buques no regidos por el Convenio SOLAS, la metodología y los principios en los que se basan son igualmente aplicables a buques e instalaciones portuarias regidos por el Convenio SOLAS.

**5.1.3** Aunque existen muchas técnicas diferentes en cuanto a la complejidad de su aplicación, las seis fases que se enumeran a continuación son comunes a todas:

- .1 evaluación previa;
- .2 evaluación de la amenaza;
- .3 evaluación del impacto;
- .4 evaluación de la vulnerabilidad;
- .5 valoración del riesgo; y
- .6 gestión de riesgos.

**5.1.4** A continuación se examina cada fase una por una.

## 5.2 Fase de evaluación previa

**5.2.1** La gestión eficaz del proyecto resulta esencial para llevar a cabo satisfactoriamente una evaluación de la protección. Antes de proceder a una evaluación, deberían tenerse en cuenta las siguientes etapas.

### Registro de riesgos

**5.2.2** Una primera medida útil consiste en establecer un registro de riesgos que resuma las fases de evaluación y valoración anteriormente identificadas. Junto al modelo de formato que se presenta *infra* se ofrecen las explicaciones correspondientes.

Número de referencia – Debería asignarse un número de referencia a cada hipótesis de amenaza (HA) a fin de facilitar su identificación y el seguimiento de su desarrollo	Hipótesis de amenaza – Debería mencionarse el tipo de cada una de las posibles hipótesis de amenaza con una breve descripción de lo que entraña	Organización dirigente – Véase la subsección 5.3	Organizaciones de apoyo – Véase la subsección 5.3	Amenaza (probabilidad) – Véase la subsección 5.3	Impacto – Véase la subsección 5.4	Vulnerabilidad			Valoración del riesgo – Véase la subsección 5.5
						Bienes clave – Véase la subsección 5.5	Controles de atenuación – Véase la subsección 5.5	Valoración de la vulnerabilidad – Véase la subsección 5.5	
HA 1									
HA 2									

## **Establecimiento de equipos de evaluación**

**5.2.3** Puesto que las medidas de protección marítima atribuyen la responsabilidad de llevar a cabo y aprobar una EPIP a la autoridad designada, el jefe del equipo debería ser un funcionario gubernamental nombrado por la autoridad designada. No obstante, dado que la tarea de llevar a cabo una EPIP requiere la amplia participación de la instalación portuaria, los representantes del explotador de la instalación, incluido el OPIP, deberían formar parte del equipo.

**5.2.4** Aun cuando las medidas de protección marítima no exigen que los funcionarios gubernamentales participen en la realización o aprobación de una EPB, podría establecerse un pequeño equipo de evaluación. Normalmente, el jefe de dicho equipo sería el OCPM o un miembro debidamente cualificado de la OPR en el que se haya delegado la evaluación.

**5.2.5** En la medida de lo posible, los equipos de evaluación deberían seguir los principios que rigen la gestión de proyectos a la hora de planificar y llevar a cabo una evaluación.

**5.2.6** La experiencia adquirida hasta la fecha señala que el equipo de evaluación debería garantizar que el explotador haya recibido la información necesaria sobre cómo deberá llevarse a cabo la evaluación. Esto a menudo se consigue facilitando un paquete de información con el seguimiento necesario por parte del jefe de equipo.

## **Cartografía del proceso**

**5.2.7** En la medida de lo posible, debería elaborarse una representación cartográfica del proceso de evaluación como base para identificar los puntos y las responsabilidades en la etapa crítica. El diagrama secuencial *infra* ofrece un ejemplo de las etapas principales de una evaluación típica.

## **Elaboración de un inventario**

**5.2.8** Debería elaborarse un inventario de:

- .1 los bienes e infraestructuras;
- .2 los procedimientos operacionales;
- .3 los planos de la disposición de la instalación o del buque;
- .4 las evaluaciones de protección anteriores;
- .5 el actual plan de protección;
- .6 los sucesos que afectan a la protección marítima anteriormente notificados;
- .7 las medidas de control existentes; y
- .8 la clasificación basada en el riesgo en función del tipo de instalación o buque.

## **Selección de la metodología**

**5.2.9** La última tarea de la fase de evaluación previa consiste en seleccionar la metodología adecuada. Dicha selección se basa en gran parte en la clasificación basada en el riesgo del tipo de puerto, instalación portuaria o buque. Es probable que la metodología que se emplee para una pequeña instalación portuaria utilizada con un único uso o un buque pequeño de carga general sea menos compleja que la metodología necesaria para una instalación grande polivalente o un buque de gran tamaño dedicado a cruceros. La metodología que se describe a continuación debería ser adecuada para la mayoría de las instalaciones portuarias, los puertos de pequeño y mediano tamaño y la mayoría de los buques.

**5.2.10** En el apéndice 5.1: «Ejemplos de fuentes en internet de metodologías de evaluación de la protección», se muestran dos ejemplos.

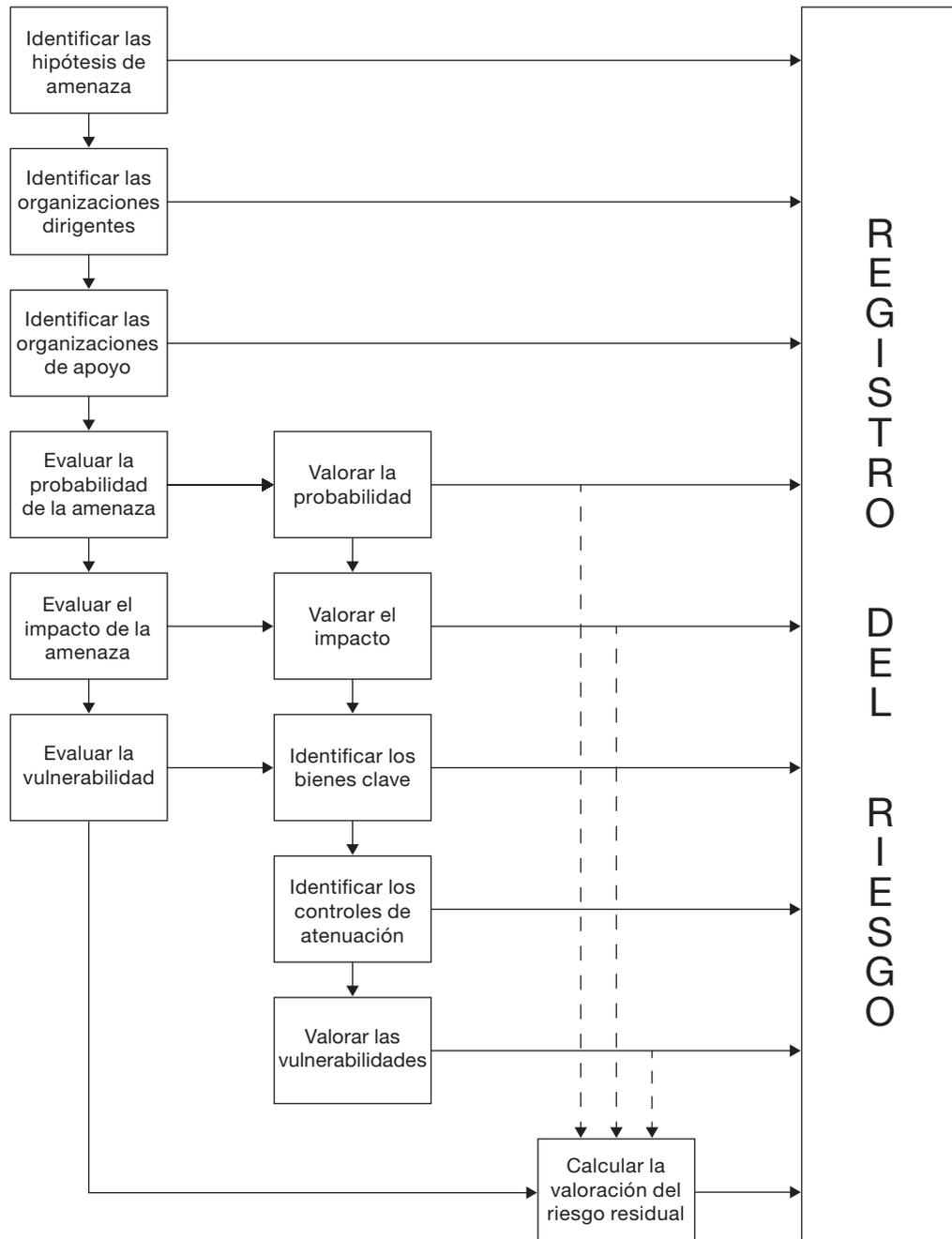


Diagrama de la evaluación del riesgo

### 5.3 Fase de evaluación de la amenaza

**5.3.1** La primera etapa consiste en enumerar y determinar qué hipótesis de amenaza podrían materializarse. Cabe formular las siguientes sugerencias:

- .1 preparar una lista inicial de hipótesis de amenaza;
- .2 celebrar una sesión de intercambio de ideas en la que los expertos puedan examinar la posibilidad de que existan otras hipótesis adicionales, que deberían incluirse, y las mejoras que convenga introducir en la lista inicial;
- .3 identificar a los posibles autores del delito (por ejemplo, terroristas, delincuentes, activistas, pasajeros que provocan disturbios o empleados);
- .4 examinar cuál podría ser su modo de obrar (por ejemplo, tomando como referencia algún precedente);
- .5 examinar su posible motivación y propósito (por ejemplo, lucro, publicidad, venganza); y
- .6 examinar su capacidad para actuar (por ejemplo, número, formación, financiación, armas, antecedentes, apoyo).

**5.3.2** La siguiente etapa consiste en identificar a la organización dirigente o al órgano coordinador a fin de que puedan establecerse los puntos de contacto y las responsabilidades iniciales para cada una de las hipótesis. Las organizaciones dirigentes deberían cumplir uno de los siguientes criterios:

- .1 ser propietarias de los bienes;
- .2 establecer la política para hacer frente a la amenaza;
- .3 tener una responsabilidad jurídica o desempeñar la función más importante en la atenuación o la respuesta ante una amenaza concreta; o
- .4 una combinación de los criterios mencionados anteriormente.

**5.3.3** Como es posible que exista una organización dirigente diferente en los casos en que las responsabilidades varíen según el tipo de amenaza, su localización y su método, debería realizarse una distinción, según proceda, entre la asignación de la responsabilidad de:

- .1 las medidas de protección preventivas/protectoras;
- .2 la planificación para contingencias y las medidas de protección adoptadas para la gestión y contención de sucesos; y
- .3 la aplicación de las medidas mencionadas.

**5.3.4** Asimismo, debería identificarse a las organizaciones de apoyo (por ejemplo, los primeros equipos de respuesta), habida cuenta de que, si bien no se ajustan a los criterios enumerados anteriormente para las organizaciones dirigentes, desempeñan una función en lo que respecta a la atenuación de la amenaza. Podrá decidirse que todas las partes interesadas son organizaciones de apoyo en cuanto a la vigilancia, la presencia disuasoria y el intercambio de información con otras partes.

**5.3.5** En lo que respecta a algunas hipótesis de amenaza, no es sencillo identificar a las organizaciones dirigentes y a las de apoyo. En caso de que existan opiniones divergentes es importante llegar a un consenso, habida cuenta, en particular, de que las organizaciones dirigentes desempeñan una función primordial en la elaboración y ejecución de los planes de acción necesarios. En aquellas situaciones en las que se identifique a más de una organización dirigente, quizás convenga examinar de nuevo la lista a fin de reducir al mínimo las posibles confusiones y duplicaciones.

**5.3.6** La última etapa de esta fase consiste en asignar a cada hipótesis de amenaza la valoración correspondiente. La valoración debería reflejar la probabilidad de que las distintas hipótesis de amenaza se materialicen

en caso de que no existan medidas de protección o controles de atenuación para evitarlo. A fin de asignar una valoración correcta a la amenaza, los evaluadores deberían:

- .1 considerar la información de los servicios de inteligencia locales e internacionales sobre sucesos similares que hayan, o que puedan haber ocurrido;
- .2 deliberar acerca de la probabilidad de que se materialice cada una de las hipótesis de amenaza en caso de que no existan medidas de protección;
- .3 leer las definiciones que se recogen en el cuadro *infra* y determinar la valoración que más se ajusta a ellas;
- .4 utilizar otro método de valoración si éste permite realizar una evaluación más lógica y precisa de las amenazas y los riesgos;
- .5 observar las reglas de confidencialidad acordadas.

Valoración	Probabilidad	Criterios
4	PROBABLE	Se han notificado otros sucesos anteriores. Existe información que indica que hay grupos capaces de provocar un suceso no deseado. Existe información específica que indica que el puerto, la instalación portuaria, el buque o el tipo de buque es un blanco.
3	POSIBLE	Se han notificado otros sucesos anteriores. Existe información que indica que hay grupos que cuentan actualmente con la capacidad de provocar un suceso no deseado. Existe información general que indica que es posible que el puerto, la instalación portuaria, el buque o el tipo de buque sea un blanco.
2	POCO PROBABLE	Existe información que indica que hay grupos capaces de provocar un suceso no deseado. Nada indica que el puerto, la instalación portuaria, el buque o el tipo de buque sea un blanco.
1	IMPROBABLE	No se han notificado otros sucesos en ninguna parte del mundo. No existe información que indique que hay grupos capaces de provocar un suceso no deseado.

## 5.4 Fase de valoración del impacto

**5.4.1** La primera etapa consiste en elaborar una lista de ejemplos del tipo y la magnitud del impacto que podría esperarse si se produjera un suceso no deseado. Dado que la lista de sucesos no deseados y sus impactos que se presenta en el cuadro *infra* no es exhaustiva, los evaluadores deberían considerar la posibilidad de modificar el cuadro para ajustarlo a sus necesidades y llevar un registro de las deliberaciones acerca del tipo y la magnitud del impacto asociado a cada suceso no deseado incluido en la lista.

Tipo de suceso no deseado	Pérdida de vidas humanas o lesiones personales	Pérdida o daños del buque y de la infraestructura del buque	Pérdida del uso del equipo	Trastornos en los servicios	Pérdidas económicas para el buque	Daño para la reputación	Publicidad para el autor del delito
Dispositivo explosivo improvisado							
Sabotaje							
Incendio intencional							
Acceso no autorizado							
Robo de buques							

**5.4.2** La segunda etapa consiste en asignar a cada impacto la valoración correspondiente. A fin de asignar al impacto una valoración correcta, los evaluadores deberían:

- .1 leer las definiciones que se recogen en el cuadro *infra* y decidir cuál de ellas se ajusta más a cada suceso no deseado en cuanto a su impacto en la instalación portuaria o el buque en caso de que se produzca un suceso sin que se contemplen los factores de atenuación existentes;
- .2 considerar la manera de registrar la valoración atribuida en relación con cada epígrafe para cada uno de los sucesos no deseados. A fin de simplificar, en la mayoría de los casos podrá utilizarse un promedio de las valoraciones asignadas a los impactos aplicables. En caso de que un impacto concreto no sea de aplicación, debería señalarse como tal y excluirse del proceso de promedio.

Valoración	Impacto	Criterios – Potencial para:
4	CONSIDERABLE	Muertes múltiples. Pérdidas o daños graves para los bienes, la infraestructura o los buques. Costo económico superior a una suma acordada. Amplia difusión mediática que perjudique gravemente la reputación.
3	APRECIABLE	Pérdida de vidas humanas. Pérdidas o daños apreciables pero reparables para los bienes, la infraestructura o los buques. Costo económico inferior a una suma acordada. Difusión mediática negativa a nivel nacional.
2	MODERADO	Lesiones graves. Pérdidas o daños menores a corto plazo. Costo económico inferior a una suma acordada. Daño grave para la reputación a escala local.
1	MENOR	Lesiones de poca gravedad. Trastornos operacionales mínimos. Costo económico inferior a una suma acordada. Daño menor para la reputación a escala local.

## 5.5 Fase de evaluación de la vulnerabilidad

**5.5.1** La primera etapa consiste en elaborar una lista de:

- .1 los bienes o blancos más importantes, incluida la infraestructura, que podrían resultar afectados según la hipótesis, por ejemplo, las personas (tripulación y pasajeros), los objetos, la infraestructura física y el equipo; y
- .2 sus características y cómo puede sacarse provecho de éstas.

**5.5.2** La experiencia adquirida hasta la fecha indica que esto a menudo se consigue mediante un reconocimiento *in situ* o a bordo a cargo del equipo de evaluación.

**5.5.3** La siguiente etapa consiste en identificar los controles de atenuación (es decir, las medidas de protección existentes para proteger los bienes clave) y evaluar su eficacia y sus puntos débiles. Esta etapa es fundamental, aunque, en función de la técnica que se utilice, puede ser prolongada, compleja e intensiva. Como mínimo, los evaluadores deberían realizar inspecciones a bordo o *in situ* para mejorar su entendimiento sobre los bienes o blancos clave y la eficacia de los controles de atenuación existentes. El empleo de técnicas más sofisticadas (por ejemplo, la cartografía del proceso y el análisis de las causas del suceso) podría ofrecer una evaluación más minuciosa, aunque sólo deberían emplearlas personas que hayan recibido formación sobre su aplicación.

**5.5.4** Los evaluadores tal vez deseen crear un cuadro similar al que se presenta más abajo para llevar un registro de sus conclusiones preliminares. Este instrumento de análisis resulta útil para examinar nuevamente la eficacia de las medidas de control que figuran en el registro del riesgo y para determinar dónde existen

puntos débiles y deficiencias. El conocimiento de los bienes que se consideran de gran importancia ayuda a los evaluadores de los riesgos a centrarse en las medidas preventivas existentes y, de ese modo, evaluar la vulnerabilidad con mayor precisión.

### Evaluación de las medidas de protección utilizadas para contrarrestar los fallos en la protección

Medidas de protección	Resultados previstos
Patrullas de protección Vigilancia del equipo de protección Educación y formación de los empleados	Disuasión y detección Prevención del fallo o respuesta rápida Empleados alertas
Posibles puntos débiles	Medidas complementarias
Recursos insuficientes Deficiencias en la protección Formación insuficiente	Deliberar acerca de estas cuestiones con el personal pertinente Considerar la reorganización de los recursos Organizar un programa de formación para los empleados

**5.5.5** En esta fase, los evaluadores también podrían considerar útil formular las siguientes preguntas y utilizar el cuadro *infra*:

- .1 ¿Cuáles son los blancos clave: personas, infraestructura crítica, comunicaciones y control, servicios de apoyo?
- .2 ¿Qué sistemas se han concebido para impedir, detectar, retrasar y encargarse de los actos ilegales?
- .3 ¿Cuáles son los puntos débiles de estos sistemas, incluida la consideración de la previsibilidad y la oportunidad?
- .4 ¿Cuáles son los bienes de gran valor?
- .5 ¿Qué partes interesadas pueden intervenir en la reducción de la vulnerabilidad del blanco?
- .6 ¿Cómo contribuirá esto a definir «quiénes» deberían trabajar juntos sobre un aspecto determinado?

Blanco – lista de bienes clave (BC) agrupados por categoría (por ejemplo, infraestructura, comunicaciones y control, servicios de apoyo, personas).	BC1	BC2
<b>Puntos fuertes</b> – sistemas concebidos para impedir o detectar los sucesos no deseados o encargarse de ellos (por ejemplo, sistemas de investigación/de pase, televisión en circuito cerrado, zonas restringidas y presencia policial).		
<b>Puntos débiles</b> – incluye la ausencia de información suficiente que indique la posibilidad de que se materialice una amenaza y la conveniencia del blanco para el autor del delito (por ejemplo, debido a una insuficiente capacidad de búsqueda, una vigilancia insuficiente, altos volúmenes de tráfico o la escasez de personal).		
<b>Oportunidades</b> – oportunidades para que el autor del delito se aproveche de una deficiencia o realice un reconocimiento, etc.		
<b>Previsibilidad</b> – la forma de actuar del blanco, que lo hace previsible.		
<b>Vulnerabilidad</b> – una estimación alta, media o baja basada en una evaluación preliminar del efecto neto de los factores de vulnerabilidad anteriormente identificados.		
<b>Partes interesadas</b> que intervienen en la reducción de la vulnerabilidad – incluye a los miembros de los comités de protección portuaria y de los buques.		
<b>Medios</b> para reducir la vulnerabilidad.		

**5.5.6** La última etapa de esta fase consiste en traducir la evaluación de la vulnerabilidad en una valoración de la vulnerabilidad. Esto exige evaluar, por una parte, las características del blanco y, por otra, los indicadores de alarma, los observadores implantados y los controles de atenuación existentes. En el cuadro que figura a continuación se muestra un posible sistema de valoración utilizado para evaluar la vulnerabilidad basado en el ejemplo del acceso a la zona vulnerable fuera del límite de una zona restringida.

Valoración	Alcance de la gestión de riesgos	Contramiedas existentes
4	Ninguno	Ninguna
3	Limitado	Algunas
2	Aceptable	Suficientes para permitir reducir la amenaza a un nivel aceptable
1	Sólido y eficaz	Conjunto completo

## 5.6 Fase de valoración del riesgo

**5.6.1** Para identificar y evaluar el riesgo residual debería utilizarse toda la información recabada sobre la amenaza, el impacto y la vulnerabilidad. A fin de asignar al riesgo una valoración correcta, los evaluadores deberían utilizar la fórmula que figura a continuación:

$$\text{RIESGO} = \text{AMENAZA} \times \text{IMPACTO} \times \text{VULNERABILIDAD}$$

**5.6.2** Por ejemplo, en caso de valorarse inicialmente la amenaza con un nivel de 2, una valoración del impacto de 4, sin que existan medidas de atenuación (una valoración de la vulnerabilidad de 4), la valoración del riesgo residual sería de 32 (2 x 4 x 4). Cuando se determine que las medidas reducen la vulnerabilidad hasta cierto punto, pero no a un nivel aceptable, la valoración del riesgo residual sería de 24. Las valoraciones de la amenaza y el impacto continúan siendo de 2 y 4, pero la valoración de la vulnerabilidad es ahora de 3; dado que 2 x 4 x 3 = 24. Y así sucesivamente. Puesto que existe una suposición según la cual no es posible convertir una hipótesis de amenaza en inexistente, no puede haber una valoración de 0.

**5.6.3** Cabe señalar que las hipótesis que cuentan con valoraciones distintas en lo que respecta a la amenaza, el impacto y la vulnerabilidad pueden tener la misma valoración general del riesgo. Por ejemplo, una determinada hipótesis puede valorar la amenaza en 4, el impacto en 2 y la vulnerabilidad en 2, mientras que otra hipótesis puede valorar la amenaza en 1, el impacto en 4 y la vulnerabilidad en 4. Con ambas hipótesis se obtiene una valoración del riesgo de 16, a pesar de contar con distintos valores para la amenaza, el impacto y la vulnerabilidad.

**5.6.4** La experiencia adquirida hasta la fecha señala que el riesgo puede clasificarse en tres categorías amplias –alto, mediano y bajo– como se muestra a continuación:

- .1 ALTO, una valoración del riesgo residual igual o superior a 27.
- .2 MEDIANO, una valoración del riesgo residual de entre 8 y 24.
- .3 BAJO, una valoración del riesgo residual igual o inferior a 6.

## 5.7 Fase de gestión de riesgos

**5.7.1** En esta fase se examina la manera óptima de abordar los puntos débiles identificados durante la fase de valoración de la vulnerabilidad y el riesgo y la manera de atenuar el riesgo de forma eficaz, viable y sostenible a largo plazo. Esto puede lograrse si todas las partes interesadas colaboran para acordar planes de acción tácitos conjuntos (véase el ejemplo *infra*). La lista de comprobación que figura a continuación proporciona ideas sobre la manera de completar el proceso:

- .1 Considerar el perfil de riesgo general en función del registro del riesgo:
  - alto = riesgo inaceptable, deben procurarse otras medidas de control y/o medidas adicionales,
  - mediano = riesgo razonable, requiere gestión/supervisión,
  - bajo = riesgo tolerable, no es preciso introducir nuevas medidas de control.
- .2 Volver a examinar las medidas de protección que figuran en el cuadro del párrafo 5.5.4 *supra*; los «posibles puntos débiles» y las «medidas complementarias» deberían contribuir a la elaboración de los planes de acción.

- .3 Acordar el orden de prioridad de las medidas; el «alto» riesgo debería ser prioritario.
- .4 Identificar las medidas posibles y necesarias para reducir el riesgo a «mediano» (riesgo razonable) y, posteriormente, a «bajo» (riesgo tolerable).
- .5 Acordar la designación del organismo dirigente encargado de introducir los cambios.
- .6 Considerar las repercusiones en materia de recursos.
- .7 Mantener un registro de las recomendaciones y de las medidas adoptadas y establecer una conexión con las amenazas que figuran en el registro de riesgos.
- .8 Registrar las medidas acordadas y supervisar los avances realizados; dichos registros constituyen también una prueba de las decisiones adoptadas.
- .9 Determinar el nivel de aprobación de las recomendaciones del plan de acción.
- .10 Considerar la necesidad de elaborar nuevos sistemas de intercambio de información e inteligencia.
- .11 Encontrar oportunidades para intercambiar recursos y ayudar a otros.
- .12 Establecer un programa de reevaluación (por ejemplo, cuando cambien las condiciones o periódicamente).

5.7.2 A continuación se muestra un modelo de plan de acción.

#### Modelo de plan de acción

Número de referencia:	
AMENAZA:	
Situación actual del riesgo:	
Superficie del puerto:	
Organismo dirigente:	
Controles actuales:	
Puntos débiles:	
Examen del riesgo residual:	
Fecha del examen:	
MEDIDAS ACORDADAS:	SITUACIÓN ACTUAL
	VERDE
Plazo para la realización del examen:	
<b>CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL</b>	
ROJO	Atrasada, no se han establecido medidas correctivas
ÁMBAR	Retrasándose, se han establecido medidas correctivas
VERDE	Encauzada

## Apéndice 5.1

### Ejemplos de fuentes en internet de metodologías de evaluación de la protección

#### 1 Matriz de análisis de amenazas y riesgos (MAAR)

Fuente: *Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos*

Finalidad: facilitar a los puertos más pequeños que tengan algunas instalaciones importantes y puertos en zonas aisladas un instrumento práctico de evaluación y gestión del riesgo.

Descripción breve: la MAAR es una versión simplificada del instrumento descrito *supra*. La matriz es una metodología de 10 fases que facilita una puntuación de riesgo para cada situación de amenaza determinada como base para asignar prioridades a las medidas de protección identificadas en un plan de acción. El instrumento se explica mediante un ejemplo basado en una situación de amenaza específica (la destrucción con explosivos de la torre de comunicaciones de una autoridad portuaria).

Sitio en la Red: [www.imo.org/OurWork/Security/Instruments/Pages/CoP.aspx](http://www.imo.org/OurWork/Security/Instruments/Pages/CoP.aspx)

#### 2 Instrumento de evaluación del riesgo para la protección portuaria (PSRAT)

Fuente: Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, Programa internacional de protección portuaria

Finalidad: facilitar a los Comandantes de Marina del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos una metodología para llevar a cabo un análisis basado en el riesgo para los bienes y la infraestructura de sus ámbitos de responsabilidad.

Descripción breve: el PSRAT es una versión más elaborada de la MAAR descrita *supra*. El PSRAT es un instrumento automatizado de varias fases, creado como aplicación de Microsoft Access 2000. Se utilizan pantallas de entrada a fin de recopilar los datos necesarios para el análisis. Todos los datos se almacenan en la base de datos de Access. A diferencia de las técnicas manuales, el PSRAT facilita la posibilidad de actualizar las situaciones hipotéticas de riesgo y sus riesgos conexos, determinar los principales responsables de las puntuaciones de riesgo y calcular la eficacia de las medidas correctivas.

Sitio en la Red: [www.homeport.uscg.mil](http://www.homeport.uscg.mil)

El PSRAT se ha incluido en el sitio en la Red de mejores prácticas para que otras entidades gubernamentales puedan utilizarlo como modelo en sus propias evaluaciones del riesgo. El sitio contiene dos documentos justificativos, incluido el Manual de usuario del PSRAT.

Resoluciones de la Conferencia  
de los Gobiernos Contratantes del  
Convenio internacional para la seguridad  
de la vida humana en el mar, 1974,  
adoptadas en diciembre de 2002



## **Resolución 1 de la Conferencia**

*(adoptada el 12 de diciembre de 2002)*

*Adopción de enmiendas al Anexo del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*

LA CONFERENCIA,

TENIENDO EN CUENTA los objetivos y principios de la Carta de las Naciones Unidas relativos al mantenimiento de la paz y la protección internacional, así como la promoción de relaciones amistosas y de cooperación entre los Estados,

PROFUNDAMENTE PREOCUPADA por la escalada mundial de actos de terrorismo en todas sus formas, que ponen en peligro o se cobran vidas humanas inocentes, hacen peligrar las libertades fundamentales y perjudican gravemente la dignidad de los seres humanos,

CONSCIENTE de la importancia y el significado del transporte marítimo para el comercio y la economía mundiales, y, por consiguiente, determinada a salvaguardar la cadena del suministro mundial de las interrupciones causadas por ataques terroristas contra los buques, puertos, terminales mar adentro y otras instalaciones,

CONSIDERANDO que los actos ilícitos contra el transporte marítimo ponen en peligro la seguridad y la protección de las personas y los bienes, afectan gravemente el funcionamiento de los servicios marítimos y socavan la confianza de la población mundial en la seguridad de la navegación marítima,

CONSIDERANDO que la comisión de tales actos constituye una grave preocupación para la comunidad internacional en su conjunto, en tanto que reconoce la importancia de que el comercio mundial se realice de un modo económico y eficiente,

CONVENCIDA de la urgente necesidad de desarrollar la colaboración internacional entre los Estados para que se elaboren y se adopten medidas prácticas eficaces, además de las que ya ha adoptado la Organización Marítima Internacional (en adelante «la Organización»), para prevenir y reprimir los actos ilícitos dirigidos contra el transporte marítimo en su más amplia acepción,

RECORDANDO la resolución 1373(2001), del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, adoptada el 28 de septiembre de 2001, en la que se pide a los Estados que adopten medidas para prevenir y reprimir los actos de terrorismo, incluida la exhortación a los Estados para que implanten plenamente los convenios antiterroristas,

TOMANDO NOTA de la Acción Cooperativa G8 sobre la Protección del Transporte (en particular, su sección sobre seguridad marítima), refrendada por los líderes del Grupo de los Ocho (G8) durante la cumbre celebrada en Kananaskis, Alberta (Canadá), en junio de 2002,

RECORDANDO el artículo VIII c) del *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, enmendado (en adelante «el Convenio»), que trata del procedimiento de enmienda del Convenio mediante la convocatoria de una conferencia de Gobiernos Contratantes,

TOMANDO NOTA de la resolución A.924(22), titulada «Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques», y adoptada por la Asamblea de la Organización el 20 de noviembre de 2001, en la que, entre otras cosas:

- a) se reconoce la necesidad de que la Organización estudie, con miras a revisarlas, las medidas internacionales de carácter técnico y jurídico existentes, y examine otras nuevas, que tengan como finalidad prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra los buques y mejorar la

seguridad a bordo y en tierra, con el objetivo de reducir los riesgos para los pasajeros, tripulaciones y personal portuario, tanto a bordo de los buques como en las zonas portuarias, así como para los buques y su carga, y

- b) se pide al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación de la Organización que, bajo la dirección del Consejo, examinen con carácter prioritario la necesidad de actualizar los instrumentos a los que se hace referencia en los párrafos introductorios de dicha resolución, así como cualquier otro instrumento pertinente de la OMI que sea de su incumbencia, y de adoptar nuevas medidas de seguridad, y que, a la luz de las conclusiones de ese examen, adopten las medidas pertinentes,

HABIENDO IDENTIFICADO la resolución A.584(14): «Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación», la circular MSC/Circ.443: «Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques», y la circular MSC/Circ.754: «Seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado», entre los instrumentos de la OMI pertinentes al ámbito de aplicación de la resolución A.924(22),

RECORDANDO la resolución 5 de la Conferencia de 1994 de los Gobiernos Contratantes del *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, titulada «Enmiendas futuras al capítulo XI del Convenio SOLAS 1974 sobre medidas especiales para incrementar la seguridad marítima»,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas propuestas al Anexo del Convenio y distribuidas a todos los Miembros de la Organización y a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo VIII c) ii) del Convenio, las enmiendas al Anexo del Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DETERMINA, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2004 una vez aceptadas de conformidad con el párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General de la Organización que, de conformidad con el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

## Anexo

### *Enmiendas al Anexo del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado*

## Capítulo V Seguridad de la navegación

### Regla 19

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

- 1 *El texto actual de los subpárrafos .4, .5 y .6 del párrafo 2.4.2 se sustituye por el siguiente:*  
«**4** cuando se trate de buques de arqueo bruto igual o superior a 300 pero inferior a 50 000 que no sean buques de pasaje ni buques tanque, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento del equipo de seguridad\* que se efectúe después del 1 de julio de 2004, o el 31 de diciembre de 2004, si esta última fecha es anterior; y»
- 2 *Se añade la siguiente oración al final del actual subpárrafo .7 del párrafo 2.4:*  
«Los buques provistos de un SIA lo mantendrán en funcionamiento en todo momento, salvo en los casos en los que los acuerdos, reglas o normas internacionales estipulen la protección de la información náutica.»

## Capítulo XI Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima

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

### Regla 3

*Número de identificación del buque*

- 4 *Se intercala el siguiente texto a continuación del título de la regla:*  
«(Los párrafos 4 y 5 son de aplicación a todos los buques a los que se aplique la presente regla. En el caso de los buques construidos antes del 1 de julio de 2004, las prescripciones de los párrafos 4 y 5 se cumplirán, a más tardar, en la primera entrada programada del buque en dique seco después del 1 de julio de 2004)»
- 5 *Se suprime el párrafo 4 actual y, en su lugar, se incluye el nuevo texto siguiente:*  
«**4** El número de identificación del buque estará permanentemente marcado:
  - .1** en un lugar visible, bien en la popa del buque o en ambos costados del casco, en la sección central a babor y a estribor, por encima de la línea de máxima carga asignada o a ambos lados de la superestructura, a babor y a estribor, o en la parte frontal de la superestructura; o bien, en el caso de los buques de pasaje, en una superficie horizontal visible desde el aire; y
  - .2** en un lugar fácilmente accesible, bien en uno de los mamparos transversales de extremo de los espacios de máquinas, según se definen éstos en la regla II-2/3.30, o en una de las escotillas o bien, en el caso de los buques tanque, en la cámara de bombas o, en el caso de los buques con

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

espacios de carga rodada, según se definen éstos en la regla II-2/3.41, en uno de los mamparos transversales de extremo de dichos espacios de carga rodada.

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

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

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

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

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

## «Regla 5

### *Registro sinóptico continuo*

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

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

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

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

- .1** el nombre del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque;
- .2** la fecha en que se matriculó el buque en dicho Estado;
- .3** el número de identificación del buque, de conformidad con lo dispuesto en la regla 3;
- .4** el nombre del buque;
- .5** el puerto de matrícula del buque;
- .6** el nombre del propietario o propietarios inscritos y su domicilio o domicilios sociales;
- .7** el nombre del fletador o fletadores a casco desnudo y su domicilio o domicilios sociales, si procede;
- .8** el nombre de la compañía, tal como se define en la regla IX/1, su domicilio social y la dirección o direcciones desde las que lleve a cabo las actividades de gestión de la seguridad;
- .9** el nombre de todas las sociedades de clasificación que hayan clasificado el buque;
- .10** el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización reconocida que haya expedido el documento de cumplimiento (o el documento de cumplimiento provisional), especificado en el Código IGS definido en la regla IX/1, a la compañía que explota el buque, y el nombre de la entidad que haya realizado la auditoría para la expedición del documento si dicha entidad es distinta de la que ha expedido el documento;
- .11** el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización reconocida que haya expedido el certificado de gestión de la seguridad (o el certificado de gestión de la seguridad provisional), especificado en el Código IGS, según se define éste en la regla IX/1, al buque, y el

nombre de la entidad que haya realizado la auditoría para la expedición del certificado si dicha entidad es distinta de la que ha expedido el certificado;

**.12** el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización de protección reconocida que haya expedido el certificado internacional de protección del buque (o el certificado internacional de protección del buque provisional) especificado en la parte A del Código PBIP, según se define éste en la regla XI-2/1, al buque, y el nombre de la entidad que haya realizado la verificación para la expedición del certificado si dicha entidad es distinta de la que ha expedido el certificado; y

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

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

**4.2** En caso de que haya cambios que afecten a la información a que se refiere el párrafo 4.1, la Administración expedirá a los buques con derecho a enarbolar su pabellón, lo antes posible pero sin que transcurran más de tres meses desde la fecha del cambio, una versión revisada y actualizada del registro sinóptico continuo o las correspondientes enmiendas al mismo.

**4.3** En caso de cualquier cambio en los datos a los que se hace referencia en el párrafo 4.1, la Administración autorizará y exigirá, ya sea a la compañía, según se define ésta en la regla IX/1, o al capitán del buque, a que enmienden el registro sinóptico continuo para reflejar los cambios, mientras se expide una versión revisada y actualizada del registro sinóptico continuo. En estos casos, una vez que se haya enmendado el registro sinóptico continuo, la compañía informará de ello a la Administración sin demora.

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

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

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

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

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

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

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

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

## «Capítulo XI-2 Medidas especiales para incrementar la protección marítima

### Regla 1

#### Definiciones

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

- .1 *Granelero*: granelero definido en la regla IX/1.6.
- .2 *Quimiquero*: buque tanque quimiquero definido en la regla VII/8.2.
- .3 *Gasero*: buque gasero definido en la regla VII/11.2.
- .4 *Nave de gran velocidad*: nave definida en la regla X/1.2.
- .5 *Unidad móvil de perforación mar adentro*: unidad móvil de perforación mar adentro de propulsión mecánica definida en la regla IX/1, no emplazada.
- .6 *Petrolero*: petrolero definido en la regla II-1/2.12.
- .7 *Compañía*: compañía definida en la regla IX/1.
- .8 *Interfaz buque-puerto*: interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste.
- .9 *Instalación portuaria*: lugar determinado por el Gobierno Contratante o por la autoridad designada donde tiene lugar la interfaz buque-puerto. Esta incluirá, según sea necesario, zonas como los fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar.
- .10 *Actividad de buque a buque*: toda actividad no relacionada con una instalación portuaria que suponga el traslado de mercancías o personas de un buque a otro.
- .11 *Autoridad designada*: organización u organizaciones o administración o administraciones del Gobierno Contratante responsables de la implantación de las disposiciones del presente capítulo relativas a la protección de la instalación portuaria y a la interfaz buque-puerto desde el punto de vista de la instalación portuaria.
- .12 *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)*: Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, consistente en una parte A (cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio) y una parte B (cuyas disposiciones tendrán carácter de recomendación) adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, según sea enmendado por la Organización, a condición de que:
  - .1 las enmiendas a la parte A del Código se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio sobre el procedimiento de enmienda aplicable al Anexo, salvo al capítulo I; y
  - .2 las enmiendas a la parte B del Código sean adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de conformidad con su Reglamento interior.
- .13 *Suceso que afecta a la protección marítima*: todo acto o circunstancia que levante sospechas y que constituya una amenaza para la protección de un buque, incluidas las unidades móviles de

perforación mar adentro y las naves de gran velocidad, de una instalación portuaria, de una interfaz buque-puerto o de una actividad de buque a buque.

- .14** *Nivel de protección:* graduación del riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que afecte a la protección marítima.
- .15** *Declaración de protección marítima:* acuerdo alcanzado entre un buque y una instalación portuaria u otro buque con el que realiza operaciones de interfaz, en el que se especifican las medidas de protección que aplicará cada uno.
- .16** *Organización de protección reconocida:* organización debidamente especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de los puertos autorizada para realizar una actividad de evaluación, o de verificación, o de aprobación o de certificación prescrita en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP.

**2** En las reglas 3 a 13, el término «buque» incluye también las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad.

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

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

## Regla 2

### *Ámbito de aplicación*

**1** El presente capítulo es aplicable a:

- .1** los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:
  - .1.1** buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;
  - .1.2** buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y
  - .1.3** unidades móviles de perforación mar adentro; y
- .2** las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

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

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

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

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

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

### **Regla 3**

#### *Obligaciones de los Gobiernos Contratantes con respecto a la protección*

**1** Las Administraciones establecerán los niveles de protección y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a los buques con derecho a enarbolar su pabellón. Cuando se produzcan cambios en el nivel de protección, la información se actualizará según lo exijan las circunstancias.

**2** Los Gobiernos Contratantes establecerán los niveles de protección y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a las instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio y a los buques antes de su entrada en un puerto situado dentro de su territorio, o durante la permanencia en dicho puerto. Cuando se produzcan cambios en el nivel de protección, la información se actualizará según lo exijan las circunstancias.

### **Regla 4**

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

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

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

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

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

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

### **Regla 5**

#### *Responsabilidad específica de las compañías*

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

- .1** quién es el responsable del nombramiento de los miembros de la tripulación y de otras personas contratadas o empleadas a bordo del buque, en el momento de que se trate, para desempeñar cualquier función relacionada con la actividad comercial del buque;
- .2** quién es el responsable de decidir a qué fin se destina el buque; y
- .3** si el buque opera con arreglo a un contrato o contratos de fletamento, quiénes son las partes en el contrato o contratos de fletamento.

**Regla 6***Sistema de alerta de protección del buque*<sup>\*</sup>

- 1** Todos los buques estarán provistos de un sistema de alerta de protección, según se indica a continuación:
  - .1** los buques construidos el 1 de julio de 2004 o posteriormente;
  - .2** los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2004;
  - .3** los petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros y naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2004; y
  - .4** otros buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 y las unidades móviles de perforación mar adentro construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2006.
- 2** Al activarse, el sistema de alerta de protección del buque:
  - .1** iniciará y transmitirá automáticamente un alerta de protección buque-tierra a una autoridad competente designada por la Administración, que en estas circunstancias podrá incluir la compañía, que servirá para identificar el buque, notificar su situación y advertir de que la protección del buque se encuentra amenazada o comprometida;
  - .2** no enviará el alerta de protección a ningún otro buque;
  - .3** no activará ninguna otra alarma instalada a bordo; y
  - .4** mantendrá activo el alerta de protección hasta que haya sido desactivado y/o repuesto en su posición inicial.
- 3** El sistema de alerta de protección del buque:
  - .1** podrá activarse desde el puente de navegación y, como mínimo, desde otra posición; y
  - .2** se ajustará a normas de funcionamiento que no sean menos estrictas que las aprobadas por la Organización.
- 4** Los puntos de activación del sistema de alerta de protección del buque estarán proyectados de modo que el alerta de protección del buque no pueda iniciarse accidentalmente.
- 5** La prescripción de llevar un sistema de alerta de protección del buque podrá cumplirse utilizando la instalación radioeléctrica instalada en cumplimiento de las prescripciones del capítulo IV, siempre y cuando se cumplan todas las prescripciones de la presente regla.
- 6** Cuando una Administración reciba notificación de un alerta de protección del buque, dicha Administración deberá notificarlo inmediatamente al Estado o Estados en cuyas proximidades esté operando en ese momento el buque.
- 7** Cuando un Gobierno Contratante reciba notificación de un alerta de protección del buque procedente de un buque que no tenga derecho a enarbolar su pabellón, dicho Gobierno Contratante lo notificará inmediatamente a la Administración pertinente y, si procede, al Estado o Estados en cuyas proximidades esté operando en ese momento el buque.

<sup>\*</sup> Véanse las normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque adoptadas por la resolución MSC.136(76).

## **Regla 7**

### *Amenazas para los buques*

- 1** Los Gobiernos Contratantes establecerán los niveles de protección y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a los buques que naveguen en su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial.
- 2** Los Gobiernos Contratantes habilitarán un punto de contacto mediante el que tales buques puedan solicitar asesoramiento o asistencia y al que tales buques puedan informar de cualquier aspecto de protección preocupante acerca de otros buques, movimientos o comunicaciones.
- 3** Cuando se identifique un riesgo de ataque, el Gobierno Contratante interesado informará a los buques afectados y a sus Administraciones de:
  - .1** el nivel de protección vigente;
  - .2** toda medida de protección que los buques afectados deban tomar para protegerse ante un ataque, de conformidad con las disposiciones de la parte A del Código PBIP; y
  - .3** las medidas de protección que haya decidido adoptar el Estado ribereño, según proceda.

## **Regla 8**

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

- 1** El capitán no se verá forzado por la compañía, el fletador, ni ninguna otra persona a no tomar o ejecutar una decisión que, según su criterio profesional, sea necesaria para garantizar la seguridad y la protección del buque. Esto incluye la posibilidad de negar el acceso a bordo de personas (excepto las identificadas como debidamente autorizadas por un Gobierno Contratante), o de sus efectos personales, y la negativa a embarcar carga, incluidos los contenedores y otras unidades de transporte cerradas.
- 2** Si, según el criterio profesional del capitán, durante las operaciones del buque se produce un conflicto entre las prescripciones sobre seguridad y las prescripciones sobre protección aplicables, el capitán cumplirá las que sean necesarias para garantizar la seguridad del buque. En tales casos, el capitán podrá implantar temporalmente medidas de protección e informará inmediatamente de ello a la Administración y, si procede, al Gobierno Contratante en cuyo puerto se encuentre operando o tenga intención de entrar el buque. Toda medida de protección temporal que se tome en virtud de la presente regla estará, en el mayor grado posible, en consonancia con el nivel de protección vigente. Cuando se presenten tales casos, la Administración se asegurará de que se resuelven estos conflictos y de que la posibilidad de que se reproduzcan se reduce al mínimo.

## **Regla 9**

### *Medidas de control y cumplimiento*

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

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

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

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

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

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

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

Si así lo solicita el Gobierno Contratante, el buque o la compañía proporcionarán confirmación, aceptable para dicho Gobierno Contratante, de la información exigida *supra*.

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

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

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

**2.5** Tales disposiciones son las siguientes:

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

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

### **3 Disposiciones adicionales**

**3.1** En caso de que:

- .1** se imponga una de las medidas de control que se mencionan en el párrafo 1.3 que no sea una medida administrativa o correctiva de menor importancia, o
- .2** se adopte cualquiera de las disposiciones que se mencionan en el párrafo 2.5,

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

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

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

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

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

- .1** harán todo lo posible por evitar la demora o detención indebidas de un buque. Si el buque es objeto de una demora o detención indebida, tendrá derecho a indemnización por las pérdidas o daños que pueda sufrir; y
- .2** no impedirán el acceso al buque en caso de emergencia o por razones humanitarias y a efectos de protección.

## **Regla 10**

### *Prescripciones aplicables a las instalaciones portuarias*

- 1** Las instalaciones portuarias cumplirán las prescripciones pertinentes del presente capítulo y de la parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B de dicho Código.
- 2** Los Gobiernos Contratantes que tengan dentro de su territorio una o varias instalaciones portuarias a las que se aplique la presente regla, se asegurarán de que:
  - .1** las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias se efectúan, revisan y aprueban de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP; y
  - .2** los planes de protección de las instalaciones portuarias se elaboran, revisan, aprueban e implantan de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP.
- 3** Los Gobiernos Contratantes deberán establecer y notificar las medidas que deben adoptarse en el plan de protección de la instalación portuaria para los diferentes niveles de protección, indicando también los casos en que será necesaria la presentación de una declaración de protección marítima.

## **Regla 11**

### *Acuerdos de protección alternativos*

- 1** Cuando implanten lo dispuesto en el presente capítulo y en la parte A del Código PBIP, los Gobiernos Contratantes podrán concertar por escrito acuerdos bilaterales o multilaterales con otros Gobiernos Contratantes sobre medidas de protección alternativas que cubran viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas dentro de sus territorios.
- 2** Ningún acuerdo de este tipo comprometerá el nivel de protección de otros buques o instalaciones portuarias no cubiertos por el acuerdo.
- 3** Ningún buque al que se le aplique un acuerdo realizará actividades de buque a buque con otro buque que no esté cubierto por ese acuerdo.
- 4** Estos acuerdos se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la experiencia adquirida y cualquier cambio en las circunstancias de cada caso o en las amenazas calculadas para los buques, las instalaciones portuarias o las rutas cubiertas por el acuerdo.

## **Regla 12**

### *Disposiciones de protección equivalentes*

- 1** Una Administración podrá aceptar que un determinado buque o grupo de buques con derecho a enarbolar su pabellón aplique otras medidas de protección equivalentes a las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP, siempre que tales medidas de protección sean al menos tan eficaces como las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP. La Administración que acepte tales medidas de protección comunicará los pormenores de éstas a la Organización.
- 2** Cuando un Gobierno Contratante implante el presente capítulo y la parte A del Código PBIP, podrá aceptar que una determinada instalación portuaria o un grupo de instalaciones portuarias que estén situadas dentro de su territorio, y a las que no sea aplicable un acuerdo concluido en virtud de la regla 11, apliquen medidas de protección equivalentes a las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP, siempre que tales medidas de protección sean al menos tan eficaces como las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP. El Gobierno Contratante que acepte tales medidas de protección comunicará los pormenores de éstas a la Organización.

## **Regla 13**

### *Comunicación de información*

**1** Los Gobiernos Contratantes comunicarán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, y divulgarán para conocimiento de las compañías y los buques:

- .1** los nombres y datos de contacto de su autoridad o autoridades nacionales responsables de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias;
- .2** las zonas de su territorio que los planes de protección de las instalaciones portuarias aprobados abarcan;
- .3** los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para recibir los alertas de protección buque-tierra mencionados en la regla 6.2.1 y adoptar las medidas oportunas al respecto;
- .4** los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para recibir comunicaciones de los Gobiernos Contratantes que apliquen las medidas de control y cumplimiento mencionadas en la regla 9.3.1 y adoptar las medidas oportunas al respecto; y
- .5** los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para prestar asesoramiento o asistencia a los buques y a quienes los buques pueden informar de cualquier aspecto de protección preocupante, tal como se indica en la regla 7.2;

y actualizarán después tal información cuando se produzcan cambios relacionados con ella. La Organización distribuirá estos pormenores a los demás Gobiernos Contratantes para información de sus funcionarios.

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

**3** Los Gobiernos Contratantes remitirán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, una lista de los planes de protección de instalaciones portuarias aprobados para las instalaciones situadas dentro de su territorio, en la que se especifique el lugar o lugares cubiertos por cada plan de protección aprobado y la correspondiente fecha de aprobación, y posteriormente también comunicarán los siguientes cambios cuando se produzcan:

- .1** se hayan introducido o vayan a introducirse cambios en el lugar o lugares cubiertos por un plan de protección de instalación portuaria aprobado. En tales casos, en la información comunicada se especificarán los cambios con respecto al lugar o lugares cubiertos por el plan y la fecha en la cual se vayan a introducir o se hayan implantado tales cambios;
- .2** se haya retirado o se vaya a retirar un plan de protección de instalación portuaria aprobado previamente incluido en la lista remitida a la Organización. En tales casos, en la información comunicada se especificará la fecha en la cual el retiro surtirá efecto o se haya implantado. Estos casos se pondrán en conocimiento de la Organización tan pronto como sea posible; y
- .3** haya adiciones a la lista de planes de protección de las instalaciones portuarias aprobados. En tales casos, en la información comunicada se especificará el lugar o lugares cubiertos por el plan y la fecha de aprobación.

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

información comunicada a la Organización de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 durante los cinco años anteriores.

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

- .1** los nombres de los Gobiernos Contratantes que hayan firmado el acuerdo;
- .2** las instalaciones portuarias y las rutas fijas cubiertas por el acuerdo;
- .3** la periodicidad con que se revisará el acuerdo;
- .4** la fecha de entrada en vigor del acuerdo; y
- .5** datos sobre las consultas que se hayan mantenido con otros Gobiernos Contratantes.

Posteriormente, también comunicarán a la Organización, con la mayor prontitud posible, toda información que se refiera a la enmienda o el cese del acuerdo.

**6** Todo Gobierno Contratante que permita en virtud de la regla 12 que se adopten disposiciones de protección equivalentes respecto de un buque con derecho a enarbolar su pabellón o de una instalación portuaria situada dentro de su territorio, comunicará a la Organización los pormenores de tales disposiciones.

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



## **Resolución 2 de la Conferencia**

*(adoptada el 12 de diciembre de 2002)*

### **Adopción del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias**

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO las enmiendas al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, enmendado (en adelante «el Convenio»), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

CONSIDERANDO que el nuevo capítulo XI-2 del Convenio hace referencia al *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (Código PBIP) y exige que los buques, las compañías y las instalaciones portuarias cumplan las prescripciones pertinentes de la parte A del *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (Código PBIP), especificadas en dicha parte A del Código PBIP,

ESTIMANDO que la implantación de dicho capítulo por los Gobiernos Contratantes contribuirá en gran medida a incrementar la seguridad y la protección marítimas y a salvaguardar a quienes se encuentren a bordo y en tierra,

HABIENDO EXAMINADO un proyecto de código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias preparado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (en adelante «la Organización») en sus periodos de sesiones 75º y 76º, para su examen y adopción por la Conferencia,

1. ADOPTA el *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (en adelante «el Código»), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que el Código entrará en vigor el 1 de julio de 2004 al entrar en vigor el nuevo capítulo XI-2 del Convenio;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que mantenga el Código sometido a examen y lo enmiende, según proceda;
4. PIDE al Secretario General de la Organización que remita copias certificadas de la presente resolución y del texto del Código que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

## Anexo

### *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias*

#### Preámbulo

1 La Conferencia diplomática sobre protección marítima celebrada en Londres en diciembre de 2002 adoptó nuevas disposiciones del *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, así como el presente Código\*, para incrementar la protección marítima. Estas nuevas prescripciones constituyen el ordenamiento internacional que permitirá que los buques y las instalaciones portuarias puedan cooperar para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo.

2 Tras los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, la vigésima segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional («la Organización»), celebrada en noviembre de 2001, acordó por unanimidad que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, las cuales se adoptarían en una Conferencia de los Gobiernos Contratantes del *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974* (denominada Conferencia diplomática sobre protección marítima), en diciembre de 2002. Los preparativos para la Conferencia diplomática se encomendaron al Comité de Seguridad Marítima de la Organización (MSC), cuya labor se basó en los documentos presentados por Gobiernos Miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la Organización.

3 En su primer periodo de sesiones extraordinario, también celebrado en noviembre de 2001, el MSC, con el fin de acelerar el desarrollo y adopción de las correspondientes medidas de protección, constituyó un grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima. La primera reunión del Grupo de trabajo interperiodos del MSC sobre protección marítima se celebró en febrero de 2002, y los resultados de sus deliberaciones se presentaron y examinaron en mayo de 2002, en el 75º periodo de sesiones del Comité, en el que se constituyó un grupo especial de trabajo a fin de seguir perfeccionando las propuestas. El MSC examinó en su 75º periodo de sesiones el informe de dicho Grupo de trabajo y recomendó avanzar en los preparativos mediante una nueva reunión del Grupo de trabajo interperiodos del MSC, que se celebró en septiembre de 2002. En su 76º periodo de sesiones, el MSC examinó los resultados de la reunión del Grupo de trabajo interperiodos celebrada en septiembre de 2002 y la labor ulterior del Grupo de trabajo, que se reunió durante el 76º periodo de sesiones del Comité, en diciembre de 2002, inmediatamente antes de la Conferencia diplomática, y aprobó la versión definitiva de los textos propuestos que habría de examinar la Conferencia.

4 La Conferencia diplomática (9 a 13 de diciembre de 2002) también adoptó enmiendas a las disposiciones existentes del *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974* (Convenio SOLAS 1974) para acelerar la implantación de las prescripciones relativas a la instalación de sistemas de identificación automática, y adoptó nuevas reglas del capítulo XI-1 del Convenio SOLAS 1974, relativas al marcado del número de identificación del buque y a la obligación de llevar un registro sinóptico continuo en los buques. La Conferencia diplomática aprobó asimismo varias resoluciones, incluidas las relativas a la implantación y revisión del presente Código, la cooperación técnica y la colaboración con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de Aduanas. Se reconoció que quizá sea preciso revisar y enmendar algunas de las nuevas disposiciones sobre protección marítima una vez que esas dos organizaciones hayan ultimado su labor.

5 Las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 y del presente Código son aplicables a los buques y a las instalaciones portuarias. La ampliación del Convenio SOLAS 1974 a las instalaciones portuarias se acordó partiendo de la base de que ese Convenio ofrece el medio más rápido para conseguir que las medidas necesarias relativas a la protección marítima entren en vigor y se apliquen prontamente. No

---

\* El nombre completo del Código es *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* y el abreviado, Código PBIP.

obstante, se acordó asimismo que las disposiciones relativas a las instalaciones portuarias se aplicaran únicamente a la interfaz buque-puerto. La Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo seguirán colaborando para profundizar en la cuestión más amplia de la protección de las zonas portuarias. También se acordó que las disposiciones no se harían extensivas a la respuesta concreta a un ataque o a las actividades de limpieza que pudieran resultar necesarias después de un ataque de este tipo.

**6** Las disposiciones están redactadas de modo que se garantice su compatibilidad con las del *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978*, enmendado, el *Código Internacional de Gestión de la Seguridad* (Código IGS) y el sistema armonizado de reconocimientos y certificación.

**7** Las disposiciones representan un cambio significativo del enfoque en el sector marítimo internacional de la cuestión de la protección del transporte marítimo internacional. Hay que admitir que pueden suponer una considerable carga adicional para algunos Gobiernos Contratantes. Por ello, se reconoce plenamente la importancia de la cooperación técnica para ayudar a los Gobiernos Contratantes a que implanten estas disposiciones.

**8** La implantación de las disposiciones requerirá una continua y eficaz cooperación y entendimiento entre todos los que tienen que ver con los buques y las instalaciones portuarias, o los utilizan, incluido el personal del buque, el personal portuario, los pasajeros, los intereses de la carga, los gestores navales, los administradores de puertos y las autoridades nacionales y locales que tengan responsabilidades en el ámbito de la protección. Las prácticas y procedimientos existentes tendrán que someterse a revisión y modificarse si no ofrecen un nivel adecuado de protección. En interés de una mayor protección marítima, tanto los sectores naviero y portuario como las autoridades nacionales y locales tendrán que asumir responsabilidades adicionales.

**9** Las orientaciones recogidas en la parte B del presente Código deberán tenerse en cuenta al implantar las disposiciones sobre protección que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 y en la parte A del presente Código. Sin embargo, esas orientaciones serán aplicables en mayor o menor medida según la naturaleza de la instalación portuaria y del buque, del servicio de que se trate y/o de la carga.

**10** Nada de lo dispuesto en el presente Código se interpretará o aplicará de manera contraria al debido respeto de los derechos y libertades fundamentales consagrados en los instrumentos internacionales, particularmente los aplicables a los trabajadores del sector marítimo y a los refugiados, incluidas la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y las normas internacionales que amparan a los trabajadores de los sectores marítimo y portuario.

**11** Reconociendo que el *Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965*, enmendado, estipula que las autoridades públicas permitirán que los tripulantes extranjeros desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en el que hayan llegado, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan motivos para negarse a conceder el permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos, cuando los Gobiernos Contratantes aprueben los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias deben prestar la debida atención al hecho de que el personal del buque vive y trabaja a bordo de éste y necesita permiso en tierra y acceso a los servicios de bienestar para la gente de mar en tierra, incluida la asistencia médica.



# **Código PBIP**

**Código internacional para la protección de los buques  
y de las instalaciones portuarias**



# Prólogo

El *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (Código PBIP) representa la culminación de poco más de un año de intenso trabajo del Comité de Seguridad Marítima de la OMI y de su Grupo de trabajo sobre protección marítima desde que la Asamblea adoptó en su vigésimo segundo periodo de sesiones, en noviembre de 2001, la resolución A.924(22), relativa al examen de las medidas y procedimientos para prevenir los actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques. El Código PBIP fue adoptado mediante una de las resoluciones adoptadas el 12 de diciembre de 2002 por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974* (Londres, 9 a 13 de diciembre de 2002). En otra de esas resoluciones se incluyen las enmiendas necesarias a los capítulos V y XI del Convenio SOLAS, mediante las cuales el Código pasó a ser de obligado cumplimiento a partir del 1 de julio de 2004. El texto existente del capítulo XI del Convenio SOLAS fue enmendado y pasó a ser el capítulo XI-1, al haberse adoptado un nuevo capítulo XI-2, que trata de las medidas especiales para incrementar la protección marítima. La Conferencia adoptó también una serie de resoluciones en relación con la labor futura de la Organización para incrementar la protección marítima, la cooperación técnica y la colaboración con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de Aduanas.

Los objetivos del Código son establecer un marco internacional para la cooperación entre los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario con el fin de detectar y evaluar las amenazas para la protección marítima y tomar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional; definir las funciones y responsabilidades respectivas de todas las partes mencionadas, tanto a nivel nacional como internacional, para garantizar la protección marítima; garantizar un intercambio y un cotejo rápido y eficaz de la información relativa a la protección marítima; ofrecer un método para efectuar evaluaciones de la protección marítima de modo que pueda disponerse de planes y procedimientos para reaccionar ante los cambios en los niveles de protección, y tener la confianza de que existen medidas adecuadas y proporcionadas para garantizar la protección marítima. Para la consecución de estos objetivos habrá que designar en cada buque, en cada instalación portuaria y en cada compañía naviera a los oficiales o el personal que sean necesarios para preparar y aplicar los planes de protección que habrán de aprobarse para cada buque e instalación portuaria. La parte A del Código contiene las prescripciones obligatorias relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y la parte B, las orientaciones relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y a la parte A del Código.



## Parte A

# Prescripciones obligatorias relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del Anexo del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado

## 1 Generalidades

### 1.1 Introducción

Esta parte del *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* contiene las disposiciones obligatorias a las cuales se hace referencia en el capítulo XI-2 del *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado*.

### 1.2 Objetivos

Los objetivos del presente Código son:

- .1 establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas para la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional;
- .2 definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima;
- .3 garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección;
- .4 ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección; y
- .5 garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

### 1.3 Prescripciones funcionales

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

- .1 recopilar y evaluar información sobre las amenazas para la protección marítima e intercambiar dicha información con los Gobiernos Contratantes interesados;
- .2 exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques y las instalaciones portuarias;
- .3 evitar el acceso no autorizado a los buques e instalaciones portuarias y a sus zonas restringidas;
- .4 evitar la introducción en los buques e instalaciones portuarias de armas no autorizadas, artefactos incendiarios o explosivos;
- .5 facilitar los medios para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que afecte a dicha protección;
- .6 exigir planes de protección para el buque y para las instalaciones portuarias basados en evaluaciones de la protección; y

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

## 2 Definiciones

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

- .1 *Convenio*: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- .2 *Regla*: una regla del Convenio.
- .3 *Capítulo*: un capítulo del Convenio.
- .4 *Plan de protección del buque*: un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.
- .5 *Plan de protección de la instalación portuaria*: un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.
- .6 *Oficial de protección del buque*: la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.
- .7 *Oficial de la compañía para la protección marítima*: la persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para la coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque.
- .8 *Oficial de protección de la instalación portuaria*: la persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.
- .9 *Nivel de protección 1*: el nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.
- .10 *Nivel de protección 2*: el nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.
- .11 *Nivel de protección 3*: el nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

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

2.3 La expresión «Gobierno Contratante» en relación con cualquier referencia a una instalación portuaria, al usarse en las secciones 14 a 18, incluye una referencia a la «autoridad designada».

2.4 A menos que se definan expresamente de otra manera en la presente parte, los términos y expresiones utilizados tendrán el mismo sentido que en los capítulos I y XI-2.

### 3 **Ámbito de aplicación**

3.1 El presente Código se aplica a:

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

3.2 Sin perjuicio de las disposiciones de la sección 3.1.2, los Gobiernos Contratantes decidirán el ámbito de aplicación de la presente parte del Código por lo que respecta a las instalaciones portuarias de su territorio que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que lleguen a ellas o zarpen desde ellas en un viaje internacional.

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

3.2.2 Toda decisión adoptada por un Gobierno Contratante con respecto a lo indicado en la sección 3.2 no comprometerá el nivel de protección que se pretende alcanzar mediante las disposiciones del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código.

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

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

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

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

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

4.1 A reserva de lo dispuesto en las reglas XI-2/3 y XI-2/7, el Gobierno Contratante establecerá los niveles de protección y dará orientaciones sobre la forma de protegerse contra los sucesos que afecten a la protección marítima. Niveles más altos de protección indican un mayor riesgo de que ocurran tales sucesos. Entre los factores que han de tenerse en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado se encuentran los siguientes:

- .1 en qué medida es creíble la información sobre la amenaza;
- .2 en qué medida hay corroboración de la información sobre la amenaza;
- .3 en qué medida la información sobre la amenaza es específica o inminente; y
- .4 las posibles consecuencias del suceso que afecte a la protección marítima.

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

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

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

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

## **5 Declaración de protección marítima**

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

**5.2** Un buque podrá solicitar que se cumpla una declaración de protección marítima cuando:

- .1 el buque funcione a un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria u otro buque con el que esté realizando una operación de interfaz;
- .2 exista un acuerdo sobre la declaración de protección marítima entre Gobiernos Contratantes que regule determinados viajes internacionales o buques específicos en dichos viajes;
- .3 se haya producido una amenaza o un suceso que afecte a la protección marítima en relación con el buque o en relación con la instalación portuaria, según sea el caso;
- .4 el buque se encuentre en un puerto que no esté obligado a tener e implantar un plan de protección de la instalación portuaria aprobado; o
- .5 el buque esté realizando actividades de buque a buque con otro buque que no esté obligado a tener e implantar un plan de protección del buque aprobado.

**5.3** Las solicitudes de declaración de protección marítima presentadas en virtud de lo dispuesto en la presente sección tendrán el acuse de recibo de la correspondiente instalación portuaria o buque.

**5.4** Incumbirá cumplimentar la declaración de protección marítima:

- .1 en el caso de los buques, al capitán o al oficial de protección del buque; y, si procede,
- .2 en el caso de las instalaciones portuarias, al oficial de protección de la instalación portuaria o, si el Gobierno Contratante determina otra cosa, a cualquier otro organismo responsable de la protección en tierra.

**5.5** La declaración de protección marítima recogerá las medidas de protección necesarias que podrían repartirse entre el buque y la instalación portuaria (o entre los buques) y establecerá las responsabilidades de cada parte.

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

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

## **6 Obligaciones de la compañía**

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

**6.2** La compañía garantizará que el oficial de la compañía para la protección marítima, el capitán y el oficial de protección del buque cuentan con el apoyo necesario para desempeñar sus tareas y responsabilidades de conformidad con el capítulo XI-2 y con la presente parte del Código.

## **7 Protección del buque**

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

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

- .1** garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque;
- .2** controlar el acceso al buque;
- .3** controlar el embarco de las personas y sus efectos;
- .4** vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
- .5** vigilar las zonas de cubierta y las zonas que rodean el buque;
- .6** supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque; y
- .7** garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

**7.3** En el nivel de protección 2, se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades señaladas en la sección 7.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

**7.4** En el nivel de protección 3, se aplicarán otras medidas concretas de protección especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades señaladas en la sección 7.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

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

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

estos casos, el oficial de protección de la instalación portuaria se mantendrá en contacto con el oficial de protección del buque a fin de coordinar las medidas oportunas.

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

**7.7.1** En tales casos, el oficial de protección del buque deberá mantenerse en contacto con el oficial de protección de la instalación portuaria y coordinar las medidas oportunas, si es necesario.

**7.8** La Administración que exija a los buques con derecho a enarbolar su pabellón que establezcan un nivel de protección 2 o 3 en un puerto de otro Gobierno Contratante, informará inmediatamente de ello a ese Gobierno Contratante.

**7.9** Cuando los Gobiernos Contratantes establezcan niveles de protección y garanticen el suministro de información sobre los niveles de protección a los buques que operen en su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial, se aconsejará a tales buques que mantengan la vigilancia y notifiquen inmediatamente a su Administración y a cualquier Estado ribereño cercano toda información que llegue a su conocimiento y que pueda afectar a la protección marítima en la zona.

**7.9.1** Al comunicar a tales buques el nivel de protección aplicable, el Gobierno Contratante también les comunicará, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, cualquier medida de protección que deban adoptar y, si resulta procedente, las medidas que haya adoptado él mismo para dar protección contra la amenaza.

## **8 Evaluación de la protección del buque**

**8.1** La evaluación de la protección del buque es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del plan de protección del buque.

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

**8.3** A reserva de lo dispuesto en la sección 9.2.1, una organización de protección reconocida podrá llevar a cabo la evaluación de la protección de un determinado buque.

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

- .1** identificación de las medidas, procedimientos y actividades existentes en relación con la protección;
- .2** identificación y evaluación de las actividades esenciales a bordo del buque que es importante proteger;
- .3** identificación de las posibles amenazas para las actividades esenciales a bordo del buque y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas; y
- .4** identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

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

## 9 Plan de protección del buque

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

**9.1.1** A reserva de lo dispuesto en la sección 9.2.1, una organización de protección reconocida puede preparar el plan de protección para un determinado buque.

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

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

**9.3** Cuando se presente para aprobación un plan de protección del buque o enmiendas a un plan previamente aprobado, se acompañará la evaluación de la protección que haya servido de base para la elaboración del plan o de las enmiendas.

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

- .1 medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo del buque armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado;
- .2 identificación de las zonas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas;
- .3 medidas para prevenir el acceso no autorizado al buque;
- .4 procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales del buque o de la interfaz buque-puerto;
- .5 procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que den los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3;
- .6 procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;
- .7 tareas del personal de a bordo al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección;
- .8 procedimientos para verificar las actividades de protección;
- .9 procedimientos para la formación, los ejercicios y las prácticas relacionados con el plan;
- .10 procedimientos para la interfaz con las actividades de protección de las instalaciones portuarias;
- .11 procedimientos para el examen periódico del plan y su actualización;
- .12 procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima;
- .13 identificación del oficial de protección del buque;
- .14 identificación del oficial de la compañía para la protección marítima, con sus datos de contacto para las 24 h del día;
- .15 procedimientos para garantizar que se llevan a cabo las inspecciones, pruebas, calibrado y mantenimiento del equipo de protección de a bordo;
- .16 la frecuencia con que se deberá someter a prueba o calibrar el equipo de protección de a bordo;

- .17 identificación de los lugares donde se encuentren los dispositivos para activar el sistema de alerta de protección del buque; y
- .18 procedimientos, instrucciones y orientaciones para la utilización del sistema de alerta de protección del buque, así como para su prueba, activación, desactivación y reactivación, y para limitar el número de falsos alertas.\*

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

**9.5** La Administración determinará qué cambios de un plan de protección del buque aprobado o del equipo de protección especificado en un plan aprobado no se implantarán sin que ella haya aprobado las correspondientes enmiendas a ese plan. Estos cambios serán por lo menos tan eficaces como las medidas prescritas en el capítulo XI-2 y en la presente parte del Código.

**9.5.1** La naturaleza de los cambios del plan de protección del buque o del equipo de protección que hayan sido específicamente aprobados por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la sección 9.5 estará documentada de forma que quede clara tal aprobación. Esa aprobación estará disponible a bordo y se presentará junto con el certificado internacional de protección del buque (o el certificado internacional de protección del buque provisional). Si estos cambios son provisionales, no será necesario conservar dicha documentación a bordo una vez que se vuelva a las medidas o el equipo originales aprobados.

**9.6** El plan podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso, estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización.

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

**9.8** Los planes de protección de los buques no están sujetos a la inspección de los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante para tomar las medidas de control y cumplimiento estipuladas en la regla XI-2/9, salvo en las circunstancias especificadas en la sección 9.8.1.

**9.8.1** Si los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante tienen motivos fundados para creer que el buque no cumple las prescripciones del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código y el único medio de verificar o rectificar el incumplimiento es examinar las prescripciones pertinentes del plan de protección del buque, se permitirá con carácter excepcional un acceso limitado a las secciones específicas del plan relativas al incumplimiento, pero sólo con el consentimiento del Gobierno Contratante del buque pertinente, o del capitán. No obstante, las disposiciones del plan relacionadas con la sección 9.4, subsecciones .2, .4, .5, .7, .15, .17 y .18, de la presente parte del Código se consideran información confidencial y no se pueden someter a inspección a menos que dispongan otra cosa los Gobiernos Contratantes pertinentes.

## 10 Registros

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

- .1 formación, ejercicios y prácticas;
- .2 amenazas para la protección marítima y sucesos que afectan a la protección marítima;
- .3 fallos en la protección;
- .4 cambios en el nivel de protección;

\* A fin de evitar que se comprometa en modo alguno el objetivo de llevar a bordo un sistema de alerta de protección del buque, las Administraciones podrán permitir que esta información se mantenga en otro lugar del buque, en un documento que conozcan el capitán, el oficial de protección del buque y otros oficiales superiores de a bordo, según decida la compañía.

- .5 comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado, el buque;
- .6 auditorías internas y revisiones de las actividades de protección;
- .7 revisión periódica de la evaluación de la protección del buque;
- .8 revisión periódica del plan de protección del buque;
- .9 implantación de las enmiendas al plan; y
- .10 mantenimiento, calibrado y prueba del equipo de protección que haya a bordo, incluidas las pruebas del sistema de alerta de protección del buque.

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

**10.3** Los registros podrán mantenerse en formato electrónico. En tal caso, estarán protegidos mediante procedimientos destinados a evitar que se borren, destruyan o alteren sin autorización.

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

## **11 Oficial de la compañía para la protección marítima**

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

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

- .1 informar del grado de amenaza al que posiblemente tenga que enfrentarse el buque, sirviéndose para ello de las pertinentes evaluaciones de la protección y de otra información adecuada;
- .2 asegurarse de que se realizan evaluaciones de la protección del buque;
- .3 garantizar la elaboración, presentación para aprobación y posterior implantación y mantenimiento del plan de protección del buque;
- .4 asegurarse de que el plan de protección del buque se modifique según proceda, a fin de subsanar deficiencias y de satisfacer las necesidades de protección de cada buque;
- .5 organizar las auditorías internas y las revisiones de las actividades de protección;
- .6 organizar las verificaciones inicial y siguientes del buque por la Administración o la organización de protección reconocida;
- .7 cerciorarse de que las deficiencias e incumplimientos descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento se tratan y solucionan prontamente;
- .8 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia;
- .9 garantizar una formación adecuada para el personal responsable de la protección del buque;
- .10 asegurarse de que existe una comunicación y una colaboración efectivas entre el oficial de protección del buque y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes;
- .11 garantizar la compatibilidad entre las prescripciones de protección y las de seguridad;

- .12 asegurarse de que, si se utilizan planes de protección de la flota o de buques gemelos, el plan de cada buque recoge con exactitud la información que es específica de ese buque; y
- .13 garantizar la implantación y el mantenimiento de todo medio alternativo o equivalente aprobado para un buque determinado o para un grupo de buques.

## 12 Oficial de protección del buque

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

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

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

## 13 Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de los buques

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

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

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

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

**13.5** El oficial de la compañía para la protección marítima garantizará la coordinación e implantación eficaces de los planes de protección de los buques mediante su participación en prácticas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

## **14 Protección de la instalación portuaria**

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

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

- .1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección de la instalación portuaria;
- .2 controlar el acceso a la instalación portuaria;
- .3 vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de fondeo y atraque;
- .4 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
- .5 supervisar la manipulación de la carga;
- .6 supervisar la manipulación de las provisiones del buque; y
- .7 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

**14.3** En el nivel de protección 2, se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria para cada una de las actividades señaladas en la sección 14.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

**14.4** En el nivel de protección 3, se aplicarán otras medidas concretas de protección especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria para cada una de las actividades señaladas en la sección 14.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

**14.4.1** Asimismo, en el nivel de protección 3, las instalaciones portuarias deberán atender y dar cumplimiento a toda instrucción de protección impartida por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria.

**14.5** Cuando se comunique a un oficial de protección de la instalación portuaria que un buque tiene dificultades para cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 o de la presente parte, o para implantar las medidas y procedimientos señalados en el plan de protección del buque, y, en el caso del nivel de protección 3, para atender a las instrucciones de protección impartidas por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria, el oficial de protección de la instalación portuaria y el oficial de protección del buque deberán mantenerse en contacto y coordinar las medidas oportunas.

**14.6** Cuando se comunique a un oficial de protección de una instalación portuaria que un buque se encuentra en un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria, dicho oficial deberá informar de ello a la autoridad competente y deberá mantenerse en contacto con el oficial de protección del buque y coordinar las medidas oportunas, si es necesario.

## **15 Evaluación de la protección de la instalación portuaria**

**15.1** La evaluación de la protección de la instalación portuaria es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del plan de protección de la instalación portuaria.

**15.2** La evaluación de la protección de la instalación portuaria será realizada por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria. Un Gobierno Contratante podrá autorizar a una organización de protección reconocida para que realice la evaluación de la protección de una determinada instalación portuaria situada en su territorio.

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

**15.3** Las personas que lleven a cabo la evaluación deberán tener los conocimientos necesarios para evaluar la protección de la instalación portuaria de conformidad con la presente sección, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

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

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

- .1 identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger;
- .2 identificación de las posibles amenazas para esos bienes e infraestructuras y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas;
- .3 identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas para contrarrestar las amenazas y de los cambios de procedimientos y su grado de eficacia para reducir la vulnerabilidad; y
- .4 identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

**15.6** El Gobierno Contratante podrá autorizar que la evaluación de la protección de la instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Todo Gobierno Contratante que conceda una autorización tal comunicará a la Organización los pormenores de la misma.

**15.7** Una vez ultimada la evaluación de la protección de la instalación portuaria, se elaborará un informe que consistirá en un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación y una descripción de las medidas que podrían aplicarse para contrarrestar cada uno de esos puntos vulnerables. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

## **16 Plan de protección de la instalación portuaria**

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

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

**16.2** El plan de protección de la instalación portuaria deberá ser aprobado por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria.

**16.3** Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, y estará redactado en el idioma de trabajo de la instalación portuaria. El plan se ocupará, como mínimo, de lo siguiente:

- .1 medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo de un buque o en la instalación portuaria armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado;
- .2 medidas destinadas a prevenir el acceso no autorizado a la instalación portuaria, a los buques amarrados en ella y a las zonas restringidas de la instalación portuaria;
- .3 procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la instalación portuaria o de la interfaz buque-puerto;
- .4 procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que dé, en el nivel de protección 3, el Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria;
- .5 procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;
- .6 tareas del personal de la instalación portuaria al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de la instalación portuaria en relación con la protección;
- .7 procedimientos para la interfaz con las actividades de protección del buque;
- .8 procedimientos para la revisión periódica del plan y su actualización;
- .9 procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima;
- .10 identificación del oficial de protección de la instalación portuaria, con sus datos de contacto para las 24 h del día;
- .11 medidas para garantizar la protección de la información contenida en el plan;
- .12 medidas para garantizar la protección eficaz de la carga y del equipo para la manipulación de la carga en la instalación portuaria;
- .13 procedimientos para verificar el plan de protección de la instalación portuaria;
- .14 procedimientos para la respuesta en caso de activación del sistema de alerta de protección de un buque en la instalación portuaria; y
- .15 procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

**16.4** El personal que realice las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el plan o que evalúe su implantación, será independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la instalación portuaria.

**16.5** El plan de protección de la instalación portuaria podrá combinarse con el plan de protección del puerto o cualquier otro plan del puerto para situaciones de emergencia, o formar parte de ellos.

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

**16.7** El plan podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización.

**16.8** El plan se protegerá contra el acceso o divulgación no autorizados.

**16.9** El Gobierno Contratante podrá autorizar que el plan de protección de una instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Todo Gobierno Contratante que autorice estas disposiciones alternativas comunicará sus pormenores a la Organización.

## 17 Oficial de protección de la instalación portuaria

**17.1** Se designará un oficial de protección de la instalación portuaria para cada instalación portuaria. Una misma persona podrá ser designada oficial de protección de más de una instalación portuaria.

**17.2** Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de protección de la instalación portuaria serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

- .1 llevar a cabo una evaluación inicial completa de la instalación portuaria, tomando en consideración la oportuna evaluación de la protección de la instalación portuaria;
- .2 garantizar la elaboración y el mantenimiento del plan de protección de la instalación portuaria;
- .3 implantar el plan de protección de la instalación portuaria y realizar prácticas con él;
- .4 realizar periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que las medidas de protección siguen siendo adecuadas;
- .5 recomendar e incluir, según proceda, modificaciones en el plan de protección de la instalación portuaria a fin de subsanar deficiencias y actualizar el plan en función de los cambios que haya en la instalación portuaria;
- .6 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia entre el personal de la instalación portuaria;
- .7 asegurarse de que se ha impartido la formación adecuada al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;
- .8 informar a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria y llevar un registro de los mismos;
- .9 coordinar la implantación del plan de protección de la instalación portuaria con los pertinentes oficiales de protección de los buques y oficiales de las compañías para la protección marítima;
- .10 coordinarse con los servicios de protección necesarios;
- .11 asegurarse de que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;
- .12 garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay; y
- .13 ayudar a los oficiales de protección de los buques a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se les pida.

**17.3** El oficial de protección de la instalación portuaria deberá recibir el apoyo necesario para desempeñar las tareas y responsabilidades que se le imponen en el capítulo XI-2 y en la presente parte del Código.

## 18 Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de las instalaciones portuarias

**18.1** El oficial de protección de la instalación portuaria y el personal de protección de la instalación portuaria competente deberán tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

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

**18.3** Para garantizar la implantación eficaz del plan de protección de la instalación portuaria, se llevarán a cabo ejercicios a intervalos adecuados, teniendo en cuenta el tipo de operaciones de la instalación portuaria, los cambios en el personal de la instalación portuaria, el tipo de buque al que presta servicio la instalación portuaria y otras circunstancias del caso, así como las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

**18.4** El oficial de protección de la instalación portuaria garantizará la coordinación e implantación eficaces del plan de protección de la instalación portuaria mediante su participación en prácticas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

## **19 Verificación y certificación de buques**

### **19.1 Verificaciones**

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

- .1** una verificación inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que se expida por primera vez el certificado que se exige en la sección 19.2, que incluirá una verificación completa del sistema de protección del buque y de todo equipo de protección conexo al que sean aplicables las disposiciones pertinentes del capítulo XI-2, de la presente parte del Código y del plan aprobado de protección del buque. Mediante esta verificación se garantizará que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se ajustan plenamente a los requisitos aplicables del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, se encuentran en un estado satisfactorio y responden a las necesidades del servicio a que está destinado el buque;
- .2** una verificación de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, excepto cuando sea aplicable la sección 19.3. Mediante esta verificación se garantizará que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se ajustan plenamente a los requisitos aplicables del capítulo XI-2, de la presente parte del Código y del plan de protección del buque aprobado, se encuentran en un estado satisfactorio y responden a las necesidades del servicio a que está destinado el buque;
- .3** al menos una verificación intermedia. Si sólo se lleva a cabo una verificación intermedia, ésta tendrá lugar entre la segunda y la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, según se define en la regla 1/2 n). Esta verificación intermedia incluirá una inspección del sistema de protección del buque y de todo equipo de protección conexo, a fin de garantizar que siguen siendo satisfactorios para el servicio a que está destinado el buque. Esta verificación intermedia deberá refrendarse en el certificado;
- .4** las verificaciones adicionales que la Administración decida.

**19.1.2** Las verificaciones de los buques son competencia de los funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá delegar las verificaciones en una de las organizaciones de protección reconocidas a que se hace referencia en la regla XI-2/1.

**19.1.3** En todos los casos, la Administración deberá garantizar plenamente que la verificación realizada es completa y eficaz y deberá comprometerse a tomar las medidas necesarias para cumplir esta obligación.

**19.1.4** Después de la verificación, el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se mantendrán en condiciones que se ajusten a lo dispuesto en las reglas XI-2/4.2 y XI-2/6, en la presente parte del Código y en el plan de protección del buque aprobado. Una vez efectuada una verificación en virtud de lo dispuesto en la sección 19.1.1, no se introducirá ningún cambio en el sistema de protección del buque, en el equipo de protección conexo ni en el plan de protección del buque aprobado, sin la autorización de la Administración.

## 19.2 Expedición o refrendo del certificado

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

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

**19.2.3** Un Gobierno Contratante podrá, a petición de la Administración, hacer que el buque sea sometido a una verificación y, si a su juicio se cumplen las disposiciones de la sección 19.1.1, expedirá o autorizará la expedición de un certificado internacional de protección del buque y, cuando proceda, refrendará o autorizará el refrendo de dicho certificado para el buque, de conformidad con el presente Código.

**19.2.3.1** Se remitirá lo antes posible una copia del certificado y del informe de la verificación a la Administración solicitante.

**19.2.3.2** El certificado así expedido incluirá una declaración de que se ha expedido a petición de la Administración y tendrá la misma validez y gozará del mismo reconocimiento que el expedido en virtud de la sección 19.2.2.

**19.2.4** El certificado internacional de protección del buque se ajustará al modelo que figura en el apéndice del presente Código. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

## 19.3 Duración y validez del certificado

**19.3.1** El certificado internacional de protección del buque se expedirá para el periodo que especifique la Administración, que no excederá de cinco años.

**19.3.2** Cuando la verificación de renovación se concluya dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha de expiración del certificado existente.

**19.3.2.1** Cuando la verificación de renovación se concluya después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha de expiración del certificado existente.

**19.3.2.2** Cuando la verificación de renovación se concluya más de tres meses antes de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha en que se haya concluido dicha verificación de renovación.

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

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

**19.3.5** Si en la fecha de expiración de un certificado un buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de verificación, la Administración podrá prorrogar el periodo de validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de verificación, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable

hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de verificación, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando se haya concluido la verificación de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años, contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

**19.3.6** Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente sección podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo. Cuando haya concluido la verificación de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años, contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

**19.3.7** Si se concluye una verificación intermedia antes del periodo especificado en la sección 19.1.1:

- .1 la fecha de expiración indicada en el certificado se sustituirá mediante un refrendo por una fecha que no sea posterior en más de tres años a la fecha en que se concluyó la verificación intermedia;
- .2 la fecha de expiración podrá permanecer inalterada, a condición de que se lleven a cabo una o más verificaciones adicionales, de modo que no se excedan los intervalos máximos entre verificaciones prescritos en la sección 19.1.1.

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

- .1 si no se concluyen las verificaciones pertinentes dentro de los plazos especificados en la sección 19.1.1;
- .2 si el certificado no se refrenda de conformidad con lo prescrito en las secciones 19.1.1.3 y 19.3.7.1, en caso de que sean aplicables;
- .3 cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya sido explotado por esa compañía anteriormente; y
- .4 cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado.

**19.3.9** En caso de que:

- .1 el buque cambie su pabellón por el de otro Gobierno Contratante, el Gobierno Contratante cuyo pabellón tenía anteriormente derecho a enarbolar el buque transmitirá lo antes posible a la nueva Administración copias del certificado internacional de protección del buque que llevara el buque antes del cambio, o toda la información relativa al mismo, y copias de los informes de verificación disponibles, o
- .2 una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya explotado anteriormente, la antigua compañía transmitirá lo antes posible a la nueva copias de toda información relativa al certificado internacional de protección del buque o que pueda facilitar las verificaciones descritas en la sección 19.4.2.

## 19.4 Certificación provisional

**19.4.1** Los certificados especificados en la sección 19.2 se expedirán únicamente cuando la Administración que expida el certificado esté plenamente convencida de que el buque cumple lo prescrito en la sección 19.1. No obstante, después del 1 de julio de 2004, hasta que se expida el certificado a que se hace referencia en la sección 19.2, la Administración podrá hacer que se expida un certificado internacional de protección del buque provisional, que deberá ajustarse al modelo que figura en el apéndice de la presente parte del Código en los siguientes casos:

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

- .2 cuando el buque cambie el pabellón de un Gobierno Contratante por el de otro Gobierno Contratante;
- .3 cuando el buque cambie el pabellón de un Estado que no sea un Gobierno Contratante por el de un Gobierno Contratante; o
- .4 cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya explotado anteriormente.

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

- .1 se ha llevado a cabo la evaluación de la protección del buque prescrita en la presente parte del Código;
- .2 el buque lleva a bordo copia de un plan de protección del buque que cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, que se ha sometido a examen y aprobación y que se está implantando a bordo;
- .3 se dispone a bordo de un sistema de alerta de protección del buque que cumple lo prescrito en la regla XI-2/6, si procede;
- .4 el oficial de la compañía para la protección marítima:
  - .1 se ha asegurado de que:
    - .1 el plan de protección del buque ha sido examinado para verificar que cumple lo prescrito en la presente parte del Código;
    - .2 el plan se ha sometido a aprobación; y
    - .3 el plan se está implantando a bordo; y
  - .2 ha habilitado los medios necesarios, incluidos los relativos a los ejercicios, prácticas y auditorías internas, para cerciorarse de que el buque superará con éxito la verificación prescrita en la sección 19.1.1.1 en el plazo de seis meses;
- .5 se han tomado las disposiciones necesarias para llevar a cabo las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1.1;
- .6 el capitán, el oficial de protección del buque y el resto del personal del buque con funciones específicas de protección están familiarizados con sus tareas y responsabilidades, según se indican en la presente parte del Código, y con las disposiciones del plan de protección del buque que se lleva a bordo, y que esta información se les ha facilitado en el idioma de trabajo del personal del buque o en un idioma que entienden; y
- .7 el oficial de protección del buque cumple los requisitos estipulados en la presente parte del Código.

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

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

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

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

## Apéndice de la parte A

### Apéndice 1

### Modelo de certificado internacional de protección del buque

#### CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

(Sello oficial)

(Estado)

Nº del certificado .....

Expedido en virtud de las disposiciones del

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS  
(CÓDIGO PBIP)

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: .....

Número de identificación de la compañía: .....

#### SE CERTIFICA:

- 1 Que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo han sido objeto de verificación de conformidad con la sección 19.1 de la parte A del Código PBIP.
- 2 Que la verificación ha demostrado que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple las prescripciones aplicables del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.
- 3 Que el buque cuenta con un plan de protección del buque aprobado.

Código PBIP

---

Fecha de la verificación inicial/de renovación en que se basa el presente certificado. ....

El presente certificado es válido hasta el ..... a reserva de las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP.

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)*



**Verificación adicional de conformidad con lo dispuesto en la sección A/19.3.7.2 del Código PBIP**

SE CERTIFICA que en una verificación adicional efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.2 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable la sección A/19.3.3 del Código PBIP**

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.3 de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**Refrendo cuando se haya llevado a cabo la verificación de renovación y sea aplicable la sección A/19.3.4 del Código PBIP**

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.4 de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse la verificación cuando sea aplicable la sección A/19.3.5 del Código PBIP, o por un periodo de gracia cuando sea aplicable la sección A/19.3.6 del Código PBIP**

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.5/19.3.6\* de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....  
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

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

**Refrendo para adelantar la fecha de expiración cuando sea aplicable la sección A/19.3.7.1 del Código PBIP**

De conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.1 de la parte A del Código PBIP, la nueva fecha† de expiración es: .....

Firmado: .....  
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

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

\* Táchese según proceda.

† Si se utiliza esta parte del certificado, la fecha de expiración indicada al principio del certificado habrá de modificarse también en consecuencia.

Código PBIP

## Apéndice 2

**Modelo de certificado internacional de protección del buque provisional**

## CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE PROVISIONAL

*(Sello oficial)**(Estado)*

Nº del certificado .....

Expedido en virtud de las disposiciones del

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS  
(CÓDIGO PBIP)

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: .....

Número de identificación de la compañía .....

Indíquese si el presente es un segundo certificado provisional expedido consecutivamente al inicial Sí/No\*

En caso afirmativo, indíquese la fecha de expedición del certificado provisional inicial .....

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 la sección 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)*

\* Táchese según proceda.

## Parte B

### Orientaciones relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del Anexo del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, y a la parte A del presente Código

#### 1 Introducción

##### Generalidades

**1.1** En el preámbulo del presente Código se señala que el capítulo XI-2 y la parte A del Código constituyen el nuevo sistema internacional de medidas destinadas a incrementar la protección marítima que permite que los buques y las instalaciones portuarias cooperen para detectar y prevenir los actos que supongan una amenaza para la protección en el sector del transporte marítimo.

**1.2** En esta introducción se describen 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 y se identifican los principales elementos respecto de los cuales se ofrece orientación. Dicha orientación se facilita en los párrafos 2 a 19. Se hacen asimismo algunas consideraciones esenciales que deben tenerse en cuenta en relación con 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 vivamente que se lea la presente parte del Código en su conjunto, y especialmente los párrafos relativos a las instalaciones portuarias. Lo mismo cabe decir de quienes se interesen principalmente por las instalaciones portuarias: también deben leer los párrafos relativos a los buques.

**1.4** Las orientaciones facilitadas en los párrafos que figuran a continuación se refieren fundamentalmente a la protección del buque cuando éste se encuentra en una instalación portuaria. Pueden darse casos en los que un buque suponga 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 surjan 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 pueden adaptar a cada caso las orientaciones que figuran en los párrafos siguientes.

**1.5** Se informa al lector de que nada de lo dispuesto en la presente parte del Código debe leerse o interpretarse de forma que entre en conflicto con ninguna de las disposiciones del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código, las cuales siempre prevalecerán sobre toda incongruencia involuntaria con ellas que pueda haberse formulado por descuido en la presente parte del Código, invalidándola. Las orientaciones que se brindan en la presente parte del Código siempre deben leerse, interpretarse y aplicarse de manera coherente con el propósito, los objetivos y los principios establecidos en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código.

##### Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes

**1.6** Los Gobiernos Contratantes tienen diversas 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 el certificado internacional de protección del buque;
- determinar qué instalaciones portuarias situadas en su territorio deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria, que será el responsable de la preparación del plan de protección de la instalación portuaria;
- asegurarse de que se realiza y aprueba la evaluación de la protección de la instalación portuaria y toda enmienda posterior a una evaluación previamente aprobada;
- aprobar el plan de protección de la instalación portuaria y toda enmienda posterior a un plan previamente aprobado;
- ejecutar las medidas de control y cumplimiento;
- someter a prueba los planes aprobados; y
- comunicar la información a la Organización Marítima Internacional y a los sectores naviero 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 en 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 las organizaciones de protección reconocidas. No podrán delegarse en una organización de protección reconocida las siguientes tareas o actividades:

- determinar el nivel de protección aplicable;
- determinar qué 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 la protección de la instalación portuaria o las enmiendas ulteriores a una evaluación previamente aprobada;
- aprobar un plan de protección de la instalación portuaria o las enmiendas ulteriores a un plan previamente aprobado;
- ejecutar las 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 (reforzado): 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 de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección.

### La compañía y el buque

**1.9** Toda compañía que explote buques a los que se apliquen el capítulo XI-2 y la parte A del presente Código deberá designar un oficial de la compañía para la 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 requisitos de formación de estos oficiales, y los requisitos para los ejercicios y las prácticas que se deben realizar.

**1.10** Entre otras, las responsabilidades del oficial de la compañía para la protección marítima son, de forma resumida, 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 la protección marítima.

**1.11** En el plan de protección del buque deben indicarse las medidas de protección, tanto físicas como operativas, que debe tomar el buque para poder funcionar siempre en el nivel de protección 1. El plan debe indicar asimismo las medidas de protección adicionales o intensificadas que el buque puede adoptar para pasar al nivel de protección 2 y poder operar en dicho nivel, cuando así se le ordene. Además, el plan debe indicar las posibles medidas preparatorias que el buque tendría que tomar para responder con prontitud a las instrucciones que podría recibir de los encargados de hacer frente, en el nivel de protección 3, a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste.

**1.12** Los buques a los que se aplican 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 nombre de ésta, y operar con arreglo a dicho plan. El oficial de protección del buque y el oficial de la compañía para la protección marítima comprobarán que el plan es correcto y eficaz en todo momento, y para ello podrán realizar auditorías internas. Si se modifica alguno de los elementos del plan aprobado para los que la Administración haya decidido que se necesita aprobación, tal modificación tendrá que someterse a examen y aprobación antes de incorporarse al plan aprobado e implantarse en el buque.

**1.13** El buque debe llevar un certificado internacional de protección del buque en el que se indique que el buque cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. La parte A del presente Código incluye las disposiciones relativas a la verificación y certificación del cumplimiento de las prescripciones mediante 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 ejecutar diversas medidas de control y cumplimiento con respecto a ese buque. El buque está sujeto a las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto, aunque esas inspecciones no incluirán normalmente el examen del propio plan de protección del buque, salvo en circunstancias muy concretas. El buque también puede ser objeto de medidas de control adicionales si el Gobierno Contratante que ejecuta las medidas de control y cumplimiento tiene motivos para pensar que se ha comprometido la protección del buque, o la de las instalaciones portuarias que éste ha utilizado.

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

## 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 las instalaciones portuarias situadas en su territorio que presten servicio a buques dedicados a viajes internacionales. Esas evaluaciones puede realizarlas 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 correspondiente. Esta aprobación no podrá delegarse. Conviene revisar periódicamente estas evaluaciones.

**1.17** La evaluación de la protección de la instalación portuaria es fundamentalmente un análisis de riesgos de todos los aspectos de las operaciones de la instalación portuaria para determinar qué elemento o elementos de éstas son más susceptibles, y/o tienen más probabilidad, de sufrir un ataque. En este contexto, el

riesgo es función de la amenaza de que se produzca un ataque, unida a la vulnerabilidad del blanco y a las consecuencias de tal ataque.

La evaluación incluirá lo siguiente:

- determinar la amenaza percibida para las instalaciones portuarias y la infraestructura;
- identificar los posibles puntos vulnerables; y
- calcular las consecuencias de 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 designar un oficial de protección de la instalación portuaria y preparar un plan de protección de la instalación portuaria.

**1.18** Las instalaciones portuarias que tengan que cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código han de designar un oficial de protección de la instalación portuaria. En la parte A del presente Código se definen las tareas, responsabilidades y requisitos de formación de tales oficiales, así como los requisitos para los ejercicios y prácticas que han de realizarse.

**1.19** En el plan de protección de la instalación portuaria deben indicarse las medidas de protección, tanto físicas como operativas, que debe tomar la instalación portuaria para poder funcionar siempre en el nivel de protección 1. El plan debe indicar asimismo las medidas de protección adicionales o intensificadas que la instalación portuaria puede adoptar para pasar al nivel de protección 2 y poder operar en dicho nivel cuando así se le ordene. Además, el plan debe indicar las posibles medidas preparatorias que la instalación portuaria tendría que tomar para responder con prontitud a las instrucciones que podría recibir de los encargados de hacer frente, en el nivel de protección 3, a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste.

**1.20** Las instalaciones portuarias que tengan que cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código han de disponer de un plan de protección de la instalación portuaria aprobado por el Gobierno Contratante o por la autoridad designada correspondiente, y operar con arreglo a dicho plan. El oficial de protección de la instalación portuaria debe implantar las disposiciones del plan y vigilar que éste siga siendo correcto y eficaz en todo momento, ocupándose, entre otras cosas, de encargar auditorías internas de la aplicación del plan. Las enmiendas a elementos del plan aprobado que el Gobierno Contratante o la autoridad designada pertinente hayan decidido que requieren aprobación, tendrán que someterse a examen y aprobación antes de su incorporación al plan aprobado y de su implantación en la instalación portuaria. El Gobierno Contratante o la autoridad designada pertinente 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. Toda enmienda de los elementos especificados de un plan aprobado tendrá que someterse a la aprobación del Gobierno Contratante o de la autoridad designada pertinente.

**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 de las medidas de control adicionales indicadas en la regla XI-2/9. Las autoridades pertinentes pueden exigir que se facilite información sobre el buque, la carga, los pasajeros y el personal del buque antes de la entrada del buque en puerto. En algunas circunstancias se podría 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 la información esté disponible para permitir una comunicación eficaz entre los Gobiernos Contratantes y entre los oficiales de protección de los buques o los oficiales de las compañías para la protección marítima y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

## 2 Definiciones

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

**2.2** A los efectos de la presente parte del Código regirán las siguientes definiciones:

- .1** por *sección* se entiende una sección de la parte A del Código, que se indica como «sección A/<seguido del número de la sección>»;
- .2** por *párrafo* se entiende un párrafo de la presente parte del Código, que se indica como «párrafo <seguido del número del párrafo>»; y
- .3** por *Gobierno Contratante*, cuando se utiliza en los párrafos 14 a 18, se entiende «Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria», y es expresión que incluye una referencia a la «autoridad designada».

## 3 Ámbito de aplicación

### Generalidades

**3.1** Se deben tener en cuenta las orientaciones recogidas en la presente parte al implantar las prescripciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código.

**3.2** No obstante, hay que reconocer que las orientaciones sobre los buques serán aplicables en mayor o menor medida según el tipo de buque, su carga y/o pasajeros, el servicio que preste y las características de las instalaciones portuarias que utilice.

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

## 4 Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes

### Protección de las evaluaciones y los planes

**4.1** Los Gobiernos Contratantes deben asegurarse de que se han tomado las medidas necesarias para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección referente a las evaluaciones de la protección de los buques, planes de protección de los buques, evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y planes de protección de las instalaciones portuarias, o a evaluaciones o planes concretos, así como el acceso no autorizado a dicho material.

### Autoridades designadas

**4.2** Los Gobiernos Contratantes podrán nombrar a una autoridad designada, dentro del propio Gobierno, para que desempeñe sus funciones de protección en relación con las instalaciones portuarias, indicadas en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código.

### Organizaciones de protección reconocidas

**4.3** Los Gobiernos Contratantes podrán autorizar a una organización de protección reconocida (OPR) para que realice ciertas actividades relacionadas con la protección, entre las que se incluyen las siguientes:

- .1** la aprobación de los planes de protección de los buques, o de enmiendas a estos planes, en nombre de la Administración;

- .2 la 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 la realización de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias exigidas por el Gobierno Contratante.

**4.4** Una OPR podrá también asesorar a las compañías o instalaciones portuarias en materia de protección, incluidas las evaluaciones de la protección de los buques, los planes de protección de los buques, las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y los planes de protección de las instalaciones portuarias. Esto puede incluir la realización de la evaluación o el plan de protección de un buque o la evaluación o el plan de protección de una instalación portuaria. Si una OPR ha realizado la evaluación o el plan de protección de un 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 debe poder demostrar lo siguiente:

- .1 un conocimiento especializado de los aspectos de protección pertinentes;
- .2 un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y los puertos, que incluirá un conocimiento del proyecto y la construcción de buques, si ofrece servicios a los buques, y del proyecto y la construcción de puertos, si ofrece servicios a las instalaciones portuarias;
- .3 su capacidad para evaluar los riesgos más comunes en relación con la protección de las operaciones de los buques y las instalaciones portuarias, incluida la interfaz buque-puerto, y la forma de reducir al mínimo tales riesgos;
- .4 su capacidad para actualizar y perfeccionar los conocimientos especializados de su personal;
- .5 su capacidad para controlar que su personal sea en todo momento de confianza;
- .6 su capacidad para mantener las medidas apropiadas para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección, o el acceso no autorizado al mismo;
- .7 su 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 su conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
- .9 sus conocimientos sobre el reconocimiento y la detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- .10 sus conocimientos sobre el reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- .11 su conocimiento de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección; y
- .12 su conocimiento de los equipos y sistemas de protección y vigilancia, y de sus limitaciones operacionales.

Al delegar tareas específicas en una OPR, los Gobiernos Contratantes, incluidas las Administraciones, se asegurarán 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-1/1, puede ser designada OPR si posee los conocimientos pertinentes en materia de protección indicados en el párrafo 4.5.

**4.7** Podrá designarse como OPR a un puerto, a una autoridad portuaria o al explotador de una instalación portuaria si poseen los conocimientos pertinentes en materia de protección, indicados 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 la información, tanto general como específica, sobre las amenazas. 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 (reforzado): 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 que sea probable o inminente 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 un suceso que afecte a la protección. El nivel de protección 3 sólo se mantendrá el tiempo que dure la amenaza identificada o el suceso real que afecte a la protección marítima. Aunque el nivel de protección puede pasar del nivel 1 al nivel 2 y, de ahí, al 3, también cabe la posibilidad de que el nivel de protección pase directamente del 1 al 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 responsables de hacer frente a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste, si tiene motivos para pensar que el cumplimiento de tales instrucciones puede poner en peligro la seguridad del buque.

**4.11** El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) o el oficial de protección del buque (OPB) deben ponerse en contacto lo antes posible con el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) responsable de la instalación portuaria que el buque tenga previsto utilizar para determinar el nivel de protección aplicable a ese buque en la instalación portuaria. Una vez establecido el contacto con un buque, el OPIP notificará a éste cualquier cambio posterior en el nivel de protección de la instalación portuaria y le facilitará toda la información sobre protección pertinente.

**4.12** Aunque puede haber circunstancias en las que un buque funcione a un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria que esté utilizando, no debe darse nunca el caso de 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 con el buque sobre las medidas de protección adecuadas, entre las que puede figurar el cumplimentar y firmar una declaración de protección marítima.

**4.13** Los Gobiernos Contratantes deben estudiar la mejor manera de divulgar rápidamente la información sobre cambios en los niveles de protección. Las Administraciones pueden utilizar mensajes NAVTEX o avisos a los navegantes para notificar dichos cambios a los buques y a los OCPM y OPB. También pueden utilizar otros medios de comunicación que ofrezcan una velocidad y una cobertura iguales o superiores. Los Gobiernos Contratantes deben habilitar los medios para notificar a los OPIP los cambios en los niveles de protección. También deben recoger y actualizar los datos de contacto para la lista de personas a las que haya que informar de los cambios en los niveles de protección. Así como la información sobre el nivel de protección no tiene por qué considerarse particularmente confidencial, la información sobre la amenaza subyacente sí 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 que se utiliza para transmitirla a los oficiales de protección de los buques, oficiales de las compañías para la protección marítima y oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

## **Puntos de contacto e información sobre los planes de protección de las instalaciones portuarias**

**4.14** Cuando una instalación portuaria disponga de un plan de protección de la instalación portuaria, deberá informarse de ello a la Organización, y esa información también se pondrá en conocimiento de los OCPM y OPB. Sólo se comunicará que existe dicho plan, no debiéndose publicar ningún otro pormenor sobre el mismo. Los Gobiernos Contratantes deben 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 existen planes de protección de instalaciones portuarias, junto con los datos de contacto del OPIP pertinente. La existencia de dichos puntos de contacto debe divulgarse. También podrían facilitar información sobre las organizaciones de protección reconocidas que se hayan designado para actuar en nombre del Gobierno Contratante, con los pormenores de las responsabilidades concretas delegadas en dichas organizaciones de protección reconocidas y las condiciones de dicha delegación.

**4.15** En el caso de los puertos que no tengan un plan de protección de la instalación portuaria (ni dispongan, por tanto, de un OPIP), el punto de contacto central o regional debe poder designar a una persona competente en tierra que pueda organizar, si es necesario, las medidas de protección adecuadas para el tiempo que dure la escala del buque.

**4.16** Los Gobiernos Contratantes deben facilitar también los datos de contacto de los funcionarios a los que el OPB, el OCPM o el OPIP pueden notificar los aspectos de protección preocupantes. Estos funcionarios del Gobierno deben evaluar las notificaciones recibidas antes de tomar las medidas oportunas. Los problemas notificados pueden guardar relación con medidas de protección que caigan bajo la jurisdicción de otro Gobierno Contratante. En tal caso, los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de ponerse en contacto con sus homólogos del otro Gobierno Contratante para analizar si se necesitan medidas correctivas. A tal efecto, deberían comunicarse a la Organización Marítima Internacional los datos de contacto de los funcionarios gubernamentales.

**4.17** Los Gobiernos Contratantes también deben poner a disposición de los otros Gobiernos Contratantes que lo soliciten la información indicada en los párrafos 4.14 a 4.16.

## **Documentos de identidad**

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

## **Plataformas fijas y flotantes y unidades móviles de perforación mar adentro 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 mar adentro emplazadas, a fin de hacer posible que interactúen con los buques que deben cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código.\*

## **Buques que no tienen que cumplir 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 toda disposición sobre protección aplicable a tales buques permite la interacción de éstos con los buques a los que se aplica la parte A del Código.

\* Véase la Adopción de medidas adecuadas para incrementar la protección de los buques, las instalaciones portuarias, las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas y las plataformas fijas y flotantes excluidos del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974, aprobada por la Conferencia SOLAS de 2002 sobre protección marítima mediante la resolución 7.

## 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 éste se encuentre en el mar, por ejemplo, debido a la zona geográfica en la que navegue o relacionado con el propio buque; y
- .2 el buque se ve envuelto en un suceso, o amenaza, que afecta a la protección marítima 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 hacer frente a los sucesos que afectan a la protección marítima 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 que tenga 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, lo cual puede incluir las siguientes recomendaciones:

- .1 modificar o retrasar el paso previsto;
- .2 seguir un rumbo determinado o dirigirse a un lugar específico;
- .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 (aviones o helicópteros) de 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 diligentemente, para la protección del propio buque y la de otros buques que naveguen en sus inmediaciones, cualquier medida de protección que el Gobierno Contratante haya recomendado.

**4.25** Los planes preparados por los Gobiernos Contratantes a los efectos indicados en el párrafo 4.22 deben incluir información sobre un punto de contacto del Gobierno Contratante, incluida la Administración, que se encuentre disponible las 24 h del día. Estos planes deben incluir también información sobre las circunstancias en las que la Administración considera que debe pedirse asistencia a los Estados ribereños vecinos y un procedimiento de coordinación entre los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y los oficiales de protección de los buques.

## 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 deben celebrar consultas con otros Gobiernos Contratantes y Administraciones que tengan interés en los efectos de dicho acuerdo. Los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no sea parte en el acuerdo sólo podrán navegar en las rutas fijas cubiertas por el acuerdo si su Administración admite que el buque debe cumplir las disposiciones del acuerdo y le exige que lo haga. Estos acuerdos no deben en ningún caso comprometer el nivel de protección de otros buques e instalaciones portuarias que no estén cubiertos por el acuerdo en cuestión, 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 por ese acuerdo. Toda operación de interfaz realizada por los buques a los que se aplique el acuerdo debe estar cubierta por éste. Se supervisará continuamente el funcionamiento de cada acuerdo, que se modificará en función de las circunstancias y que, en todo caso, se revisará cada cinco años.

### Medidas equivalentes para las instalaciones portuarias

**4.27** En el caso de determinadas instalaciones portuarias, en las que se realizan operaciones limitadas o especiales, pero que reciben un tráfico que no es sólo ocasional, podría ser adecuado garantizar el cumplimiento mediante medidas de protección equivalentes a las prescritas en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. Éste puede ser el caso, en especial, de terminales como los anexos a fábricas, o de muelles poco utilizados.

### Dotación

**4.28** Al establecer la dotación mínima de seguridad de un buque, la Administración debe tener en cuenta\* que las disposiciones relativas a la dotación mínima de seguridad de la regla V/14<sup>†</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. Al hacerlo, la Administración debe verificar que los buques pueden respetar las horas de descanso y otras medidas prescritas por la legislación nacional para abordar el problema de la fatiga, habida cuenta de todas las tareas de a bordo asignadas a los distintos miembros del personal del buque.

### Medidas de control y cumplimiento<sup>‡</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, que se subdividen en tres secciones distintas: el control de los buques que se encuentran ya en un puerto, el control de los buques que tienen intención de entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante y las 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 encuentren 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 regla. Si hay motivos fundados para pensar que el buque incumple lo prescrito, se podrán adoptar medidas de control, tales como inspecciones adicionales o la detención del buque. Esto es lo que dictan los sistemas de control actuales.<sup>§</sup> La regla XI-2/9.1 desarrolla estos sistemas y permite la adopción de medidas adicionales (incluida la expulsión de un buque

\* Véase la Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima, aprobada por la Conferencia SOLAS de 2002 sobre protección marítima mediante la resolución 3, en la que se invita a la Organización a que, entre otras, examine la resolución A.890(21) de la Asamblea sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad. Este examen puede comportar enmiendas a la regla V/14.

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

<sup>‡</sup> Véase la Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima, aprobada por la Conferencia SOLAS de 2002 sobre protección marítima mediante la resolución 3, en la que se invita a la Organización a que, entre otras, examine las resoluciones A.787(19) y A.882(21) de la Asamblea, sobre los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto.

<sup>§</sup> Véanse las reglas I/19 y IX/6.2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado; el artículo 21 del Convenio de Líneas de Carga, 1966, modificado por su Protocolo de 1988; los artículos 5 y 6, la regla 8A del Anexo I y la regla 15 del Anexo II del Convenio MARPOL,

de un puerto, como medida de control) cuando los funcionarios debidamente autorizados tengan motivos fundados para pensar 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 salvaguardias para una implantación justa y proporcionada de estas medidas adicionales.

**4.31** La regla XI-2/9.2 establece medidas de control para garantizar el cumplimiento de 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 del buque en puerto, para garantizar mejor 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 pensar que el buque no cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código, e incluye salvaguardias 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 para pensar que el buque no cumple» se entiende 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 la presente parte del Código. Tales pruebas o información fiable pueden derivarse del criterio 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 expedidos 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 para pensar que el buque no cumple las disposiciones, basándose en su criterio profesional.

**4.33** Entre los ejemplos de posibles motivos fundados en relación con las reglas XI-2/9.1 y XI-2/9.2 se incluyen los siguientes:

- .1 el examen de un certificado demuestra que éste no es válido o ha expirado;
- .2 pruebas o información fiable de la existencia de deficiencias graves del equipo, los documentos o los medios 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 criterio profesional del funcionario debidamente autorizado, contiene información fiable que indica claramente que el buque no cumple las disposiciones del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código;
- .4 prueba u observación hecha por un funcionario debidamente autorizado, haciendo uso de su criterio profesional, de que el capitán o el personal del buque no están familiarizados con procedimientos de protección esenciales 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, haciendo uso de su criterio profesional, de que personal clave del buque no puede establecer una comunicación correcta con ningún otro miembro clave del personal del buque que tenga responsabilidades 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 desde otro buque, en los casos en que la instalación portuaria o el otro buque incumplan lo dispuesto en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código y el buque no haya cumplimentado una declaración de protección marítima, ni adoptado medidas de protección especiales o adicionales adecuadas, 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 desde otra fuente (por ejemplo, otro buque o un helicóptero), en los casos en que la instalación portuaria o esa otra fuente no tengan que

---

enmendado; el artículo X del Convenio de Formación, 1978, enmendado, y las resoluciones A.787(19) y A.882(21) de la Asamblea de la OMI.

cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código, y el buque no haya adoptado medidas de protección especiales o adicionales adecuadas, o no haya observado los procedimientos de protección pertinentes; y

- .8 si el buque lleva un segundo certificado internacional de protección del buque provisional expedido consecutivamente al inicial, tal como se describe en la sección A/19.4, y si, según el criterio profesional de un funcionario debidamente autorizado, uno de los objetivos del buque o de la compañía al solicitar tal certificado ha sido eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código, transcurrido el periodo de validez del certificado provisional inicial especificado en la sección A/19.4.4.

**4.34** Puesto que las implicaciones de la regla XI-2/9 son particularmente importantes en el ámbito del derecho internacional, dicha regla debe implantarse teniendo presente la regla XI-2/2.4, ya que pueden darse situaciones en las que se adopten medidas que estén fuera del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 o en las que deban tenerse 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 personas, buques, instalaciones portuarias y otros bienes en los casos en los que el buque se considere un riesgo para la protección aunque cumpla 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 sin demora en contacto con la Administración para facilitarle información que permita a dicha Administración colaborar plenamente con el Gobierno Contratante.

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

**4.36** Cuando el incumplimiento consista en un aparato defectuoso o documentación incorrecta 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 se satisfaga toda condición acordada 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** En la regla XI-2/9.2.1 se indica la información que los Gobiernos Contratantes pueden pedir al buque como condición para su entrada en puerto. Uno de los datos que se pueden pedir 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 los registros 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 normalmente habría adoptado una instalación portuaria situada en el territorio de un Gobierno Contratante; y
- .2 las declaraciones de protección marítima firmadas con instalaciones portuarias o con otros buques.

**4.38** Otro dato que se indica como posible condición para la entrada a puerto es la confirmación de que se observaron los procedimientos de protección del buque apropiados en las actividades de buque a buque realizadas en las últimas 10 instalaciones portuarias visitadas. Normalmente no será necesario incluir constancia de los movimientos de prácticos, funcionarios de aduanas e inmigración y oficiales de protección, ni de las operaciones de toma de combustible, alijo, embarco de provisiones y descarga de desechos por el buque dentro de las instalaciones portuarias, puesto que estos aspectos formarán parte, habitualmente, del plan de protección de la instalación portuaria. Entre los ejemplos de la información que podría facilitarse se incluyen los siguientes:

- .1 los registros 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 habría tomado un buque que enarbolase el pabellón de un Gobierno Contratante;

- .2 los registros de las medidas adoptadas durante una actividad de buque a buque con un buque que enarbore el pabellón de un Gobierno Contratante, pero que no tenga que 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 haya a bordo personas o mercancías rescatadas en el mar, todos los pormenores que se conozcan sobre tales personas o mercancías, incluida su identidad, si se conoce, y los resultados de cualquier comprobación que se haya llevado a cabo en nombre del buque para determinar su situación 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** A continuación figuran otros ejemplos de información práctica relacionada con la protección que puede solicitarse como condición para la entrada en un 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 ubicación del buque en el momento de efectuar la notificación;
- .3 hora prevista 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 que ha de llevarse en virtud de la regla XI-2/5.

**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 van a imponer medidas de control en virtud de la regla XI-2/9.2, altere su decisión de entrar en el puerto. Si el capitán altera esa decisión, 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 expulse a un buque de un puerto, se deben comunicar todos los hechos conocidos a las autoridades de los Estados interesados. Esta comunicación incluirá la siguiente información, 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 al puerto o a las zonas portuarias, o de la expulsión de éstos;
- .3 si procede, la naturaleza de cualquier incumplimiento relacionado con la protección;
- .4 si procede, pormenores de cualquier intento de rectificación de un incumplimiento, incluidas las condiciones impuestas al buque para efectuar el viaje;
- .5 último o últimos puertos de escala y próximo puerto de escala declarado;
- .6 hora de salida y hora probable 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 en el 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** Entre los Estados interesados con los que procede ponerse en contacto deben figurar 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 ser los de los puertos de escala anteriores, para obtener más información y resolver las cuestiones de protección relacionadas con los puertos anteriores.

**4.43** Al ejecutar las medidas de control y cumplimiento, los funcionarios debidamente autorizados deben asegurarse de que las medidas o disposiciones impuestas sean proporcionadas. Tales medidas o disposiciones deben ser razonables y lo menos severas y más breves que sea posible para rectificar o mitigar el incumplimiento.

**4.44** En la regla XI-2/9.3.5.1, el término «demora» utilizado 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 expulse indebidamente a un buque de un puerto.

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

**4.45** A los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no sea un Gobierno Contratante del Convenio ni Parte en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio\* los Gobiernos Contratantes no deben 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 deben 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 adopten para mantener la protección. Tales medidas deben adoptarse teniendo en cuenta las prescripciones del capítulo XI-2 y las orientaciones que se dan en la presente parte del Código.

## **5 Declaración de protección marítima**

### **Generalidades**

**5.1** Se cumplimentará una declaración de protección marítima (DPM) cuando lo estimen necesario el Gobierno Contratante de la instalación portuaria o un buque.

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

**5.2** Es probable que se solicite una DPM en los niveles de protección altos, cuando el buque tenga un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria, u otro buque con el que realice una operación de interfaz, y para la interfaz buque-puerto o las actividades de buque a buque que entrañen mayor riesgo para las personas, los bienes o el medio ambiente, por razones propias del buque de que se trate, incluidos

\* Protocolo de 1988 relativo al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*.

sus pasajeros o carga o por las circunstancias que se den en la instalación portuaria, o por una combinación de estos factores.

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

**5.3** Un OPIP puede solicitar también una DPM antes de que se realicen operaciones de interfaz buque-puerto cuyo interés especial se haya mencionado expresamente en la evaluación de la protección de la instalación portuaria. Como ejemplos cabe citar el embarco o desembarco 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 justifiquen una DPM.

**5.4** El objetivo principal de la DPM es garantizar que el buque y la instalación portuaria, u otros buques con los que realice operaciones de interfaz, lleguen 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 sea el caso, 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 el periodo de vigencia de la DPM y el nivel o niveles de protección pertinentes, así como los datos de contacto correspondientes.

**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 buques, según sea el caso.

**5.6** En el apéndice 1 de la presente parte del Código se incluye un modelo de DPM. Dicho modelo corresponde a una DPM entre un buque y una instalación portuaria, y deberá adaptarse cuando la DPM sea entre dos buques.

## 6 Obligaciones de la compañía

### Generalidades

**6.1** La regla XI-2/5 exige a la compañía facilitar información al capitán del buque para satisfacer sus obligaciones en virtud de lo dispuesto en esa regla. Esa información debe incluir aspectos tales como:

- .1** las partes responsables del nombramiento del personal de a bordo, como compañías de gestión naviera, agencias de contratación de personal, contratistas y concesionarios (por ejemplo, comercios, casinos, etc.);
- .2** las partes responsables de decidir el empleo que se da al buque, incluidos el fletador o fletadores por tiempo o a casco desnudo y cualquier otra entidad que desempeñe tal función; 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.

**6.3** Esta información debe estar en español, francés o inglés.

**6.4** Con respecto a los buques construidos antes del 1 de julio de 2004, esta información debe reflejar la situación real 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 estén en servicio el 1 de julio de 2004, la información debe facilitarse a partir de la fecha de entrada en servicio del buque y debe reflejar la situación real en esa fecha.

**6.6** Después del 1 de julio de 2004, cuando se retire del servicio a un buque, la información deberá facilitarse a partir de la fecha de reincorporación del buque al servicio y debe reflejar la situación real en esa fecha.

**6.7** No será necesario conservar a bordo la información previamente proporcionada que no esté relacionada con la situación real en esa fecha.

**6.8** Cuando otra compañía asume la responsabilidad de la explotación del buque, no es necesario dejar 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 la protección marítima (OCPM) tiene la responsabilidad de garantizar que se lleva a cabo una evaluación de la protección del buque (EPB) para cada buque de la flota de la compañía que tenga que cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código y que esté bajo su responsabilidad. Aunque no es necesario que el OCPM lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto, siempre será en última instancia el responsable de que dichas tareas se realicen adecuadamente.

**8.2** Antes de iniciar una evaluación de la protección del buque, el oficial de la compañía para la protección marítima debe asegurarse de que se aprovecha 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 embarcarán o desembarcarán 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 pertinentes del buque y de las instalaciones portuarias para acordar los objetivos y la metodología de la evaluación. El OCPM debe observar las orientaciones específicas que puedan ofrecer los Gobiernos Contratantes.

**8.3** En toda evaluación de la protección del buque deben considerarse los siguientes aspectos a bordo o dentro del buque:

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

**8.4** Los encargados de la EPB deben tener la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos:

- .1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

- .2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- .3 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- .4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
- .5 métodos utilizados para provocar sucesos que afecten 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 radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;
- .12 ingeniería naval; y
- .13 operaciones del puerto y del buque.

**8.5** El OCPM debe obtener y registrar la información necesaria para llevar a cabo una evaluación, que incluye lo siguiente:

- .1 la disposición general del buque;
- .2 el emplazamiento de las zonas a las que debe restringirse el acceso, tales como el puente, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control definidos 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 del buque o a la protección de éste;
- .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 los servicios esenciales;
- .9 el número de tripulantes del buque, las funciones de protección existentes y las prácticas de la compañía existentes respecto de los requisitos de formación;
- .10 el equipo de protección y de seguridad existente para los pasajeros y la tripulación;
- .11 las vías de evacuación y los puestos de reunión necesarios para garantizar la evacuación ordenada y sin riesgos del buque en caso de emergencia;
- .12 los acuerdos existentes con compañías privadas que ofrezcan servicios de protección a los buques o en las aguas del puerto; y
- .13 las medidas y procedimientos de protección existentes que se apliquen, incluidos los procedimientos de control e inspección, los sistemas de identificación, el equipo de observación y vigilancia, los documentos de identidad del personal y las comunicaciones, alarmas, alumbrado, control de accesos y otros sistemas pertinentes.

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

**8.7** En la EPB se deben examinar y evaluar las medidas, orientaciones, procedimientos y operaciones de protección existentes, tanto en condiciones de emergencia como en las habituales, para verificar que siguen siendo válidos, y se deben elaborar orientaciones sobre protección, entre las que se incluyen las relativas a:

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

**8.8** En la EPB 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, personal de las instalaciones portuarias, etc.;
- .3 la capacidad para navegar sin riesgos y responder ante una emergencia;
- .4 la carga, especialmente las mercancías peligrosas y las sustancias potencialmente peligrosas;
- .5 las provisiones del buque;
- .6 los equipos y sistemas para las comunicaciones relacionadas con la protección del buque, si los hay; y
- .7 los equipos y sistemas de vigilancia para la protección del buque, si los hay.

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

- .1 daños o destrucción del buque o de una instalación portuaria, por ejemplo, mediante artefactos explosivos, incendios provocados, sabotaje o vandalismo;
- .2 secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo;
- .3 manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque;
- .4 acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones;
- .5 contrabando de armas o de 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 marítima o de su equipo;
- .7 utilización del propio buque como arma o como medio destructivo o 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 EPB se deben tener en cuenta todos los puntos vulnerables posibles, entre los que pueden encontrarse los siguientes:

- .1 incompatibilidad entre las medidas de seguridad y las medidas de protección;

- .2 incompatibilidad entre las tareas de a bordo y las tareas especiales de protección;
- .3 tareas de guardia y dotación del buque, teniendo en cuenta, en particular, las repercusiones sobre la fatiga de la tripulación, su grado de vigilancia y rendimiento;
- .4 cualquier deficiencia de la formación sobre protección que se haya detectado; y
- .5 el equipo y los sistemas de protección, incluidos 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 vaya a permanecer a bordo durante periodos prolongados. Al elaborar las medidas de protección deben tenerse especialmente presentes la conveniencia, la comodidad y la intimidad del personal del buque y la capacidad de éste para mantener un rendimiento eficaz durante periodos prolongados.

**8.12** Una vez ultimada la EPB, 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 vulnerable detectado durante la evaluación, y una descripción de las medidas correctivas que podrían aplicarse para cada punto vulnerable. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

**8.13** Si la compañía no ha realizado la EPB, 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 es parte integrante de toda EPB. En dicho reconocimiento deben examinarse y evaluarse las medidas, procedimientos y operaciones de protección existentes a bordo para:

- .1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque;
- .2 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
- .3 controlar el acceso al buque, lo que incluye cualquier sistema de identificación;
- .4 vigilar las zonas de cubierta y los alrededores del buque;
- .5 controlar el embarco de las personas y sus efectos (equipajes acompañados y no acompañados y efectos personales del personal del buque);
- .6 supervisar la manipulación de la carga y la entrega de las provisiones del buque; y
- .7 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios de comunicación, el equipo y la información sobre protección.

## 9 Plan de protección del buque

### Generalidades

**9.1** El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) es el responsable de garantizar que se elabore y someta a aprobación un plan de protección del buque (PPB). El contenido de cada PPB variará en función del buque al que se aplique. En la EPB se habrán determinado las características especiales del buque y las posibles amenazas y puntos vulnerables. Al preparar el PPB se deben tener plenamente en cuenta estas características. Las Administraciones pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de los PPB.

**9.2** Todo PPB debe:

- .1 exponer detalladamente la organización de la protección del buque;
- .2 exponer detalladamente las relaciones 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 éste con otras entidades, como las instalaciones portuarias;
- .4 exponer detalladamente las medidas básicas de protección, tanto físicas como operativas, que se han adoptado para el nivel de protección 1, y que tendrán carácter permanente;
- .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 revisiones o auditorías periódicas del PPB, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias; y
- .7 exponer detalladamente los procedimientos de notificación a los pertinentes 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 debe incluir, en particular, un análisis detallado de las características físicas y operativas de ese buque, incluidas sus travesías habituales.

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

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

- .1 evaluar si los PPB siguen siendo eficaces; y
- .2 preparar enmiendas a los PPB después de su aprobación.

**9.6** Las medidas de protección previstas en el PPB deben haberse implantado ya cuando se lleve a cabo la verificación inicial del cumplimiento de 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 los sistemas de protección, o una medida de protección queda en suspenso por algún motivo, deben adoptarse otras medidas de protección temporales equivalentes, previa notificación a la Administración, y con el consenso de ésta.

### **Organización y ejecución de las tareas de protección del buque**

**9.7** Además de las orientaciones que figuran en el párrafo 9.2, el PPB debe incluir los siguientes elementos, comunes a todos los niveles de protección:

- .1 las tareas y las responsabilidades de todo el personal de a bordo con funciones de protección marítima;
- .2 los procedimientos y salvaguardias 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 de protección y de todo equipo y sistema de protección y vigilancia, incluidos los procedimientos para identificar y subsanar cualquier fallo o funcionamiento defectuoso del equipo o los sistemas;
- .4 los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico;
- .5 las características, y las necesidades de mantenimiento, del equipo y los sistemas de protección y vigilancia, si los hay;
- .6 los procedimientos para presentar y evaluar oportunamente informes sobre posibles fallos o aspectos de protección preocupantes; y

- .7 los procedimientos para elaborar, mantener y actualizar un inventario de las mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas que haya a bordo, y la ubicación de éstas.

**9.8** El resto de esta sección se refiere específicamente a las medidas que pueden adoptarse para cada nivel de protección en relación con los siguientes aspectos:

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

### Acceso al buque

**9.9** El PPB debe contener medidas de protección aplicables a todos los medios de acceso al buque señalados en la EPB. Entre éstos deben incluirse los siguientes:

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

**9.10** Para cada uno de ellos, el PPB debe indicar los lugares 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 interpelladas, 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 incluir disposiciones para que los sistemas de identificación se actualicen con regularidad, y para que los abusos sean 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, al OPB, OCPM, oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) 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 con que se aplicarán los controles de acceso, y especialmente si se aplicarán al azar, o de vez en cuando.

### Nivel de protección 1

**9.14** En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección para controlar el acceso al buque, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 comprobar la identidad de todas las personas que deseen subir a bordo del buque y confirmar los motivos que tienen para hacerlo, mediante la comprobación de, por ejemplo, las instrucciones de embarco, los billetes de los pasajeros, las tarjetas de embarco, las órdenes de trabajo, etc.;
- .2 en colaboración con la instalación portuaria, el buque debe cerciorarse de que se designan zonas seguras en las que puedan realizarse inspecciones y registros de personas, equipajes (incluidos los de mano), efectos personales y vehículos, con su contenido;
- .3 en colaboración con la instalación portuaria, el buque debe cerciorarse de que se registren, con la frecuencia exigida en el PPB, los vehículos que vayan a cargarse en buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y otros buques de pasaje antes del embarque;
- .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 atendidos para evitar el acceso no autorizado;
- .7 proteger, mediante dispositivos de cierre o por otros medios, el acceso a los espacios sin dotación permanente adyacentes a zonas a las que tengan acceso los pasajeros y visitantes; y
- .8 informar a todo el personal del buque sobre aspectos de protección tales como las posibles amenazas, los procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos y las actividades sospechosas, y 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 aprobado, y la Administración debe aprobarla expresamente. Lo más práctico sería que los registros los realizara la instalación portuaria, en estrecha colaboración con el buque y muy cerca de éste. A menos que haya motivos fundados para hacerlo, relacionados con la protección, 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 tal que se respeten plenamente los derechos humanos y la dignidad de la persona.

### *Nivel de protección 2*

**9.16** Para el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas que habrán de tomarse para protegerse frente a un riesgo más elevado de que se produzca un suceso que afecte a la protección marítima mediante una mayor vigilancia y controles más estrictos, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 destinar más personal a la vigilancia de las zonas de cubierta durante las horas 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 al mar, por ejemplo, apostando lanchas patrulleras en colaboración con la instalación portuaria;
- .4 establecer una zona restringida alrededor del costado del buque que dé a tierra en estrecha colaboración con la instalación portuaria;
- .5 aumentar la frecuencia y la intensidad de los registros de personas, efectos personales y 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 más específicos tales como las amenazas detectadas, hacer hincapié en los procedimientos para notificar la presencia de

personas u objetos sospechosos y las actividades sospechosas, y subrayar 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 hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima 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 hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 limitar el acceso a un solo punto controlado;
- .2 autorizar el acceso únicamente de los encargados de hacer frente al suceso o a la amenaza de éste;
- .3 dar instrucciones a las personas a bordo;
- .4 suspender el embarco o el 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 indicarse las zonas restringidas que se designarán a bordo, especificando su extensión, los periodos en que será válida la restricción y las medidas que habrán de adoptarse para controlar, por un lado, el acceso a esas zonas y, por otro, las actividades que se realicen en ellas. Las zonas restringidas tienen por objeto:

- .1 impedir 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 las 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** El PPB debe garantizar la existencia de principios y prácticas claramente definidos para controlar el 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 violación de las normas de protección.

**9.21** Las zonas restringidas pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 el puente de navegación, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control definidos en el capítulo II-2;
- .2 los espacios que contengan equipo o sistemas de protección y vigilancia, o sus mandos, y los mandos del sistema de alumbrado;
- .3 los espacios de 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 las provisiones del buque;
- .8 los 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 establecer las medidas de protección aplicables a las zonas restringidas, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 cerrar o proteger los puntos de acceso;
- .2 utilizar equipo de vigilancia para supervisar las zonas;
- .3 utilizar guardias o patrullas; y
- .4 utilizar 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 y la intensidad de la vigilancia y el control del acceso a las zonas restringidas para que sólo puedan acceder a ellas las personas autorizadas. En el PPB deben especificarse las medidas de protección adicionales que habría que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 establecer zonas restringidas contiguas a los puntos de acceso;
- .2 supervisar continuamente el equipo de vigilancia; y
- .3 dedicar más personal a la guardia y el patrullaje de las zonas restringidas.

### *Nivel de protección 3*

**9.24** En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 establecer más zonas restringidas a bordo, en las proximidades del suceso que afecte a la protección o del lugar en el que se sospecha que está la amenaza para la protección, a las que estará prohibido el acceso; y
- .2 registrar las zonas restringidas al efectuar un registro del buque.

## **Manipulación de la carga**

**9.25** Las medidas de protección relativas a la manipulación de la carga deben tener por objeto:

- .1 evitar la manipulación indebida; y
- .2 evitar que se reciban y almacenen a bordo cargas que no estén destinadas a ser transportadas.

**9.26** Las medidas de protección, algunas de las cuales tal vez tengan que aplicarse en colaboración con la instalación portuaria, deben incluir procedimientos para efectuar un control de inventario en los puntos de acceso al buque. Una vez a bordo, la carga deberá poder identificarse como aceptada para embarque en el buque. Además, se deben tomar medidas de protección para evitar la manipulación indebida de la carga una vez que ésta esté a bordo.

### *Nivel de protección 1*

**9.27** En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

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

**9.28** Las inspecciones de la carga pueden realizarse mediante:

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

**9.29** Cuando haya un movimiento de carga regular, o repetido, el OCPM o el OPB, tras consultarlo a la instalación portuaria, podrán llegar a un acuerdo con el expedidor o con otras partes responsables de la carga sobre la inspección de ésta fuera de las instalaciones, el precintado, la programación de los movimientos, los comprobantes, etc. Estos acuerdos deben notificarse al OPIP interesado, para obtener su conformidad.

### *Nivel de protección 2*

**9.30** En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 efectuar inspecciones pormenorizadas de la carga, los espacios de carga y las unidades de transporte;
- .2 intensificar las comprobaciones para garantizar que sólo se embarca la carga prevista;
- .3 intensificar los registros de los vehículos que vayan a embarcarse en los buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y buques de pasaje; y
- .4 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las comprobaciones de los precintos y otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

**9.31** Una inspección pormenorizada de la carga puede lograrse por los siguientes medios:

- .1 aumentar la frecuencia y minuciosidad de los exámenes visuales y físicos;
- .2 usar con más frecuencia equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y
- .3 coordinar las 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 hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima 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 hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 suspender el embarque y desembarque 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 del buque

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

- .1 garantizar que se comprueba la integridad del embalaje y de las provisiones del buque;
- .2 evitar que se acepten provisiones para el buque sin inspección previa;
- .3 evitar la manipulación indebida; y
- .4 evitar que se acepten provisiones para el 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 el buque, sus proveedores y la instalación portuaria con respecto a la notificación y el momento de entrega de las provisiones y la documentación correspondiente. Siempre debe ser posible confirmar que las provisiones que se entregan van acompañadas de alguna prueba de que han sido pedidas por el buque.

### *Nivel de protección 1*

**9.35** En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a la entrega de las provisiones del buque, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .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 de forma segura inmediatamente.

### *Nivel de protección 2*

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

### *Nivel de protección 3*

**9.37** En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 inspeccionar más extensamente las provisiones del buque;
- .2 preparar la restricción o suspensión de la entrega de provisiones para el buque; y
- .3 negarse a aceptar provisiones del buque a bordo.

## Equipajes no acompañados

**9.38** El PPB debe establecer las medidas de protección aplicables para asegurarse de 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 aceptarlos a bordo. No se prevé que tanto la instalación portuaria como el buque tengan que examinar estos equipajes, y en los casos en que ambos cuenten con el equipo adecuado, la instalación portuaria debe ser responsable de examinarlos. Es esencial colaborar estrechamente con la instalación portuaria y hay que tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los equipajes no acompañados después de su examen.

### *Nivel de protección 1*

**9.39** En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a los equipajes no acompañados para garantizar que hasta el 100 % de dichos equipajes se somete a un examen o registro, lo que puede incluir la utilización de equipo de rayos X.

### *Nivel de protección 2*

**9.40** En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a los equipajes no acompañados, las cuales deben prever que se someta a un examen con equipo de rayos X el 100 % de los equipajes.

### *Nivel de protección 3*

**9.41** En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

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

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

**9.42** Desde el propio buque se debe poder vigilar en todo el buque y sus alrededores, incluidas las zonas restringidas a bordo. 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, éstos deben activar una alarma visual y/o audible 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 las interrupciones del suministro eléctrico.

### *Nivel de protección 1*

**9.45** En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables, 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 encargado de la protección del buque observe el buque en general, y las barreras y zonas restringidas en particular.

**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 de interfaz buque-puerto o cuando el buque esté fondeado o en una instalación portuaria, según sea necesario. Cuando estén navegando, los buques deben utilizar, según sea necesario, el máximo alumbrado compatible con la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor. Para determinar la intensidad y la ubicación adecuadas del alumbrado de un buque, se deben tener en cuenta los siguientes factores:

- .1 el personal del buque debe poder ver más allá del buque, tanto hacia tierra como hacia el mar;
- .2 la cobertura debe incluir la superficie del buque y los alrededores de éste;
- .3 la cobertura debe facilitar la identificación del personal en los puntos de acceso; y
- .4 la cobertura necesaria puede obtenerse mediante la coordinación con la instalación portuaria.

*Nivel de protección 2*

**9.47** En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales necesarias para incrementar la capacidad de observación y vigilancia, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 aumentar de la frecuencia y detenimiento de las patrullas de protección;
- .2 aumentar la cobertura e intensidad del alumbrado o el uso de equipo de protección y vigilancia;
- .3 asignar más personal a las guardias de protección; y
- .4 garantizar la coordinación de las lanchas patrulleras con las patrullas motorizadas o de a pie en tierra, si las hay.

**9.48** Puede ser necesario instalar más alumbrado para hacer frente al incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección. Si es preciso, el alumbrado podrá reforzarse coordinándose con la instalación portuaria para instalar más alumbrado en tierra.

*Nivel de protección 3*

**9.49** En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .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 las 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 establecer los procedimientos y las medidas de protección que puede aplicar el buque si su nivel de protección es superior al de una instalación portuaria.

**Actividades no reguladas por el Código**

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

- .1 se encuentre en un puerto de un Estado que no sea un Gobierno Contratante;
- .2 realice una operación de interfaz con un buque al que no se aplique el presente Código;\*
- .3 realice una operación de interfaz con una plataforma fija o flotante o una unidad móvil de perforación emplazada; o
- .4 realice una operación de interfaz con un puerto o instalación portuaria que no tenga que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código.

\* Véase la Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima y la Adopción de medidas adecuadas para incrementar la protección de los buques, las instalaciones portuarias, las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas y las plataformas fijas y flotantes excluidos el ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974, aprobadas por la Conferencia SOLAS de 2002 sobre protección marítima mediante las resoluciones 3 y 7, respectivamente.

## 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 que el propio buque deba solicitar tal declaración.

## Auditorías y revisiones

**9.53** En el PPB se debe indicar el método de auditoría que tienen previsto utilizar el OCPM y el OPB para verificar que el plan sigue siendo eficaz, y el procedimiento que habrá de seguirse para la revisión, actualización o enmienda del plan.

## 10 Registros

### Generalidades

**10.1** Los registros deben estar a disposición de los oficiales debidamente autorizados de los Gobiernos Contratantes para verificar que se aplican las disposiciones de los planes de protección de los buques.

**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 la 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 en relación con la protección del buque

### Formación

**13.1** El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM), el personal de la compañía competente en tierra y el oficial de protección del buque (OPB) deben tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con 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 la protección del buque;
- .6 métodos de reconocimiento e inspección de la protección del buque;
- .7 operaciones y condiciones del buque y del puerto;
- .8 medidas de protección del buque y de la instalación portuaria;
- .9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;
- .10 técnicas pedagógicas para la formación y la instrucción en protección marítima, incluidas las medidas y procedimientos de protección;
- .11 tramitación de la información confidencial sobre protección y encauzamiento de las comunicaciones relacionadas con la protección;
- .12 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;

- .13 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- .14 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- .15 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
- .16 equipo y sistemas de protección, y sus limitaciones operacionales;
- .17 métodos de auditoría, inspección, control y observación;
- .18 métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras;
- .19 ejercicios y prácticas de protección, incluidos los ejercicios y prácticas coordinados con las instalaciones portuarias; y
- .20 evaluación de los ejercicios y prácticas de protección.

**13.2** Además, el OPB debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos:

- .1 disposición del buque;
- .2 plan de protección del buque y procedimientos conexos (incluida la formación sobre cómo hacer frente a distintas situaciones posibles);
- .3 técnicas de gestión y control de multitudes;
- .4 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección; y
- .5 prueba, calibrado y mantenimiento en el mar del equipo y los sistemas de protección.

**13.3** Todo el personal de a bordo que tenga asignadas tareas específicas de protección debe tener suficientes conocimientos y capacidad para desempeñar adecuadamente dichas tareas, lo que puede requerir, por ejemplo:

- .1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
- .2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- .3 reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- .4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
- .5 técnicas de gestión y control de multitudes;
- .6 comunicaciones relacionadas con la protección;
- .7 conocimiento de los procedimientos de emergencia y los planes para contingencias;
- .8 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección;
- .9 prueba, calibrado y mantenimiento en el mar del equipo y los sistemas de protección;
- .10 técnicas de inspección, control y observación; y
- .11 métodos para efectuar registros físicos de las personas, los efectos personales, los equipajes, la carga y las 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, por ejemplo:

- .1 el significado de cada uno de los niveles de protección y las exigencias consiguientes;
- .2 conocimiento de los procedimientos de emergencia y los planes para contingencias;
- .3 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;

- .4 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección; y
- .5 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.

## Ejercicios y prácticas

**13.5** La finalidad de los ejercicios y prácticas es asegurarse de que el personal del buque domina todas las tareas que se le han asignado en 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 realizarse ejercicios como mínimo cada tres meses. Además, en los casos en que, en un momento dado, más del 25 % del personal del buque haya sido reemplazado por personal que no haya participado previamente en un ejercicio a bordo de dicho buque en los tres últimos meses, se realizará un ejercicio en el plazo de una semana, después de haberse producido el reemplazo. En dichos ejercicios debe someterse a prueba distintos elementos del plan, tales como las amenazas para la protección enumeradas en el párrafo 8.9.

**13.7** Como mínimo una vez al año, pero sin que transcurran entre unas y otras más de 18 meses, deben efectuarse diversos tipos de prácticas, en las que podrán participar los oficiales de las compañías para la protección marítima, los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, las autoridades pertinentes de los Gobiernos Contratantes, así como los oficiales de protección de los buques, si están disponibles. En dichas prácticas deben someterse a prueba las comunicaciones, la coordinación, la disponibilidad de recursos y la forma de hacer frente a un suceso. Las prácticas pueden:

- .1 hacerse a escala natural o en vivo;
- .2 consistir en una simulación teórica o seminario; o
- .3 combinarse 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 realizada por una organización de protección reconocida (OPR). No obstante, sólo el Gobierno Contratante correspondiente debe poder aprobar una EPIP así realizada.

**15.2** Si un Gobierno Contratante delega en una OPR la revisión o la verificación del cumplimiento de una EPIP, dicha organización no debe tener ningún vínculo con cualquier otra OPR que haya preparado tal evaluación o haya participado en esa preparación.

**15.3** En toda EPIP deben considerarse los siguientes aspectos de la instalación portuaria:

- .1 protección física;
- .2 integridad estructural;
- .3 sistemas de protección del personal;
- .4 normas y procedimientos;

- .5 sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;
- .6 infraestructura de transporte;
- .7 servicios públicos; y
- .8 otras zonas que, al sufrir daños, o ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones que se realicen dentro de la instalación portuaria.

**15.4** Los encargados de la EPIP deben tener la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos:

- .1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
- .2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- .3 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y el comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque;
- .4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
- .5 métodos utilizados para provocar sucesos que afectan a la protección marítima;
- .6 efectos de los explosivos sobre las estructuras y los 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 radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;
- .12 transporte e ingeniería civil; 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 cual 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. También es importante determinar si la instalación portuaria, la estructura o las instalaciones pueden seguir funcionando sin el bien que se esté evaluando, y en qué medida podría reestablecerse rápidamente el funcionamiento normal.

**15.7** Los bienes e infraestructuras que debe considerarse importante proteger pueden ser, entre otros, los siguientes:

- .1 accesos, entradas, vías de acercamiento, fondeaderos y zonas de maniobra y atraque;
- .2 instalaciones para carga, terminales, zonas de almacenamiento y equipo de manipulación de la carga;

- .3 sistemas tales como redes de distribución eléctrica, sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones y sistemas y redes informáticos;
- .4 sistemas de gestión del tráfico de buques 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, como embarcaciones de práctico, remolcadores, gabarras, etc.;
- .8 equipo y sistemas de protección y vigilancia; y
- .9 aguas adyacentes a la instalación portuaria.

**15.8** Una identificación clara de los bienes e infraestructuras es esencial para la evaluación de las necesidades de la instalación portuaria en materia de protección, el orden de prioridad de las medidas de protección y las decisiones relativas a la asignación de recursos para proteger mejor la instalación. Este proceso puede requerir la celebración de consultas con las autoridades pertinentes en relación con las estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación o utilizarse para causar daños a ésta o para observarla con fines ilícitos o desviar la atención.

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

**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 marítima y definir las necesidades en materia de protección, con arreglo a un orden de prioridad, para hacer posible la planificación y la asignación de recursos. 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 no tener que partir de la hipótesis del peor caso posible al planificar y asignar recursos.

**15.10** La EPIP debe incluir una evaluación, realizada en colaboración con las organizaciones nacionales de seguridad pertinentes, que tenga por objeto determinar:

- .1 toda característica particular de la instalación portuaria, incluido el tipo de tráfico marítimo que la utiliza, que pueda convertirla en blanco probable de un ataque;
- .2 las consecuencias probables de un ataque a la instalación portuaria, o dentro de ella, en lo que se refiere a la pérdida de vidas humanas, daños en los bienes y trastornos económicos, por ejemplo los derivados de la interrupción de los sistemas de transporte;
- .3 la capacidad y el propósito de quienes puedan organizar un ataque de este tipo; y
- .4 el tipo o tipos de ataque probables,

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

**15.11** En la EPIP deben examinarse todas las posibles amenazas, entre las que pueden encontrarse 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 artefactos 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, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque;

- .4 acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones;
- .5 contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;
- .6 utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de causar un suceso que afecte a la protección marítima y su equipo;
- .7 utilización del propio buque como arma o como medio destructivo o para causar daños;
- .8 bloqueo de entradas al puerto, esclusas, accesos, etc.; y
- .9 ataque químico, biológico o nuclear.

**15.12** Este proceso debe incluir la celebración de consultas con las autoridades pertinentes en relación con las estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación o utilizarse para causar daños a ésta o para observarla con fines ilícitos o desviar la atención.

### **Identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas correctivas y de los cambios en los procedimientos y su eficacia para reducir la vulnerabilidad**

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

**15.14** Las medidas de protección deben elegirse en función de factores tales como su eficacia para reducir la probabilidad de que se produzca un ataque, y deben evaluarse basándose, entre otros, en los datos de:

- .1 los reconocimientos, inspecciones y auditorías de protección;
- .2 las consultas con los propietarios y gestores de la instalación portuaria y, si procede, de las estructuras adyacentes;
- .3 los antecedentes que haya de sucesos que hayan afectado a la protección marítima; y
- .4 las operaciones que se realicen 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 afecten a la protección marítima sirve para determinar las opciones posibles para eliminar o atenuar el riesgo que entrañan. Por ejemplo, el análisis puede revelar los puntos vulnerables en los sistemas de protección de una instalación portuaria o en las infraestructuras carentes de protección, tales como la red de suministro de agua, puentes, etc., que podrían eliminarse mediante medidas de carácter físico, tales como barreras permanentes, alarmas, equipo de vigilancia, etc.

**15.16** En la identificación de los puntos vulnerables se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

- .1 accesos por mar y tierra a la instalación portuaria y a los buques que estén atracados 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 radioeléctrico y de telecomunicaciones, la infraestructura y los servicios portuarios, incluidos los sistemas y redes informáticos;
- .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 los de protección;
- .9 incompatibilidades entre las tareas asignadas en la instalación portuaria y las tareas de protección;
- .10 limitaciones de personal o de ejecución;
- .11 deficiencias detectadas al impartir la formación o durante los ejercicios; y
- .12 deficiencias detectadas durante las operaciones diarias, después de un suceso o alerta, en los informes sobre aspectos de protección preocupantes, al ejercer las medidas de control, al realizar una auditoría, etc.

## 16 Plan de protección de la instalación portuaria

### Generalidades

**16.1** La preparación del plan de protección de la instalación portuaria (PPIP) es responsabilidad del oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP). Aunque no es necesario que el OPIP lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto, siempre será en última instancia el responsable de que dichas tareas se realicen adecuadamente.

**16.2** El contenido de cada PPIP variará en función de las circunstancias especiales de la instalación o instalaciones portuarias a que se aplique. En la evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) se habrán identificado las características especiales de la instalación portuaria y los posibles riesgos para su protección que han hecho necesario nombrar un OPIP y preparar un PPIP. Al preparar el PPIP, 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 consecuencias de los posibles riesgos. Los Gobiernos Contratantes pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de los planes de protección de las instalaciones portuarias.

**16.3** Todo PPIP debe:

- .1 exponer detalladamente la organización de la protección de la instalación portuaria;
- .2 exponer detalladamente los enlaces de la organización 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 partes, incluidos los buques que se hallen en el puerto;
- .3 exponer detalladamente las medidas básicas de protección, tanto físicas como operativas, 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 revisiones o auditorías periódicas del PPIP, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias; y
- .6 exponer detalladamente los procedimientos de notificación a los pertinentes 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 la instalación portuaria, que debe incluir, en particular, un análisis detallado de las características físicas y operativas de esa instalación.

**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 las revisiones y auditorías, la formación, los ejercicios y las prácticas, como prueba del cumplimiento de las prescripciones.

**16.6** Las medidas de protección incluidas en el PPIP deben estar implantadas dentro de un plazo razonable tras la aprobación del plan, y en éste debe indicarse en qué momento ha de implantarse cada medida. Si es probable que se produzca algún retraso en esa implantación, 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 en el ínterin.

**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 especiales e importantes para la seguridad, en particular con respecto a determinadas sustancias peligrosas o potencialmente peligrosas, y debe considerarse con sumo cuidado. En caso de que un Gobierno Contratante decida que es necesario contar con personal armado en esas zonas, ese Gobierno Contratante debe asegurarse de que dicho personal está debidamente autorizado y ha recibido la pertinente formación para utilizar sus armas, y es consciente de los riesgos específicos para la seguridad que existen en tales zonas. Si un Gobierno Contratante autoriza el uso de armas de fuego, debe dar directrices específicas 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 transporten mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas.

### Organización y ejecución de las tareas de protección de la instalación portuaria

**16.8** Además de las orientaciones que figuran en el párrafo 16.3, el PPIP debe incluir los siguientes elementos, comunes a todos los niveles de protección:

- .1 la función y la estructura de la organización de la protección de la instalación portuaria;
- .2 las tareas, 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 unas comunicaciones continuas y eficaces entre el personal de protección de la instalación portuaria, los buques que se hallen en el puerto y, cuando proceda, las autoridades nacionales y locales con responsabilidades en la esfera de la protección;
- .5 los procedimientos y salvaguardias 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 las medidas, procedimientos y equipo de protección, incluidos los procedimientos para identificar y subsanar cualquier fallo o funcionamiento defectuoso del equipo;
- .8 los procedimientos para presentar y evaluar informes relativos a posibles fallos 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 mantener, y actualizar, un inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas, y su ubicación en la instalación portuaria;
- .12 los medios para alertar a las patrullas marítimas y equipos de búsqueda especializados, incluidos los expertos en búsqueda de bombas y búsquedas submarinas, y obtener sus servicios;

- .13 los procedimientos para ayudar a los oficiales de protección del buque a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se solicite; y
- .14 los procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

**16.9** El resto de esta sección se refiere específicamente a las medidas que pueden adoptarse para cada nivel de protección en relación con los siguientes aspectos:

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

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

**16.10** El PPIP debe contener las medidas de protección aplicables a todos los medios de acceso a la instalación portuaria indicados en el mismo.

**16.11** Para cada uno de ellos, el PPIP debe indicar los lugares en 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 interpelladas, 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 en la instalación debe coordinarse, en la medida de lo posible, con el que se aplique en los buques que utilicen 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 incluir disposiciones para que los sistemas de identificación se actualicen con regularidad, y para que los abusos sean 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, y se notificará 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 indicar los lugares en los que se realizarán los registros de personas, efectos personales y vehículos. Tales lugares deben estar cubiertos para poder funcionar de manera continua, independientemente 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 ir directamente a las zonas restringidas de espera, embarco o carga de vehículos.

**16.15** El PPIP debe establecer zonas separadas para las personas que ya hayan pasado un control con sus efectos y las personas, con sus efectos personales, que todavía no lo hayan hecho, y, si es posible, zonas separadas para el embarco y desembarco de pasajeros, personal del buque y sus efectos, a fin de que las personas sin registrar no puedan entrar en contacto con las que ya han sido registradas.

**16.16** El PPIP debe indicar la frecuencia con que se aplicarán los controles de acceso, y especialmente si se aplicarán al azar, o de vez en cuando.

### *Nivel de protección 1*

**16.17** En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer los puntos de control en los que podrán aplicarse las siguientes medidas:

- .1 delimitar las zonas restringidas mediante vallas u otras barreras que el Gobierno Contratante debe aprobar;
- .2 comprobar la identidad de todas las personas que deseen entrar en la instalación portuaria para acceder a un buque, incluidos los pasajeros, el personal del buque y los visitantes, y confirmar los motivos que tienen para hacerlo, mediante la comprobación, por ejemplo, de las instrucciones de embarco, los billetes de los pasajeros, las tarjetas de embarco, las órdenes 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 trabajen dentro de la instalación portuaria, así como de sus vehículos;
- .5 limitar el acceso para excluir a las personas que no trabajen para la instalación portuaria o dentro de ella si no pueden identificarse debidamente;
- .6 registrar a las personas, sus efectos personales, los vehículos y el contenido de éstos; y
- .7 identificar todo punto de acceso que no se utilice regularmente y que convendría cerrar de forma permanente.

**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 aprobado, y el Gobierno Contratante debe aprobarla expresamente. A menos que haya motivos fundados para hacerlo, relacionados con la protección, 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 manera tal que se respeten plenamente los derechos humanos y la dignidad de la persona.

### *Nivel de protección 2*

**16.19** En el nivel de protección 2, el PPIP debe especificar las medidas de protección adicionales que habrá que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 destinar más personal a la vigilancia de los puntos de acceso y el patrullaje de las barreras del perímetro de la instalación;
- .2 limitar el número de puntos de acceso a la instalación portuaria e identificar los que conviene cerrar, 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 aportar una justificación verificable de la razón por la que desean acceder a la instalación portuaria; y
- .6 utilizar buques de patrulla para incrementar la protección en las aguas del puerto.

### *Nivel de protección 3*

**16.20** En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima 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 hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 suspender el acceso a la instalación portuaria, o a partes de ella;
- .2 autorizar únicamente el acceso de los encargados de hacer frente al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste;
- .3 suspender los movimientos de personas o vehículos en la instalación portuaria o en partes de ella;
- .4 incrementar las patrullas de protección en la instalación portuaria;
- .5 suspender las operaciones portuarias en toda la instalación o en algunas de sus partes;
- .6 dirigir los movimientos de los buques en toda la instalación portuaria o en algunas de sus partes; y
- .7 evacuar total o parcialmente la instalación portuaria.

### Zonas restringidas dentro de la instalación portuaria

**16.21** En el PPIP deben indicarse las zonas restringidas que se designarán dentro de la instalación portuaria, especificando su extensión, los periodos en que será válida la restricción, y las medidas que habrán de adoptarse para controlar, por un lado, el acceso a esas zonas y, por otro, las actividades que se realicen 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 quedar establecidas. Las zonas restringidas tienen por objeto:

- .1 proteger a los pasajeros, el personal del buque, el personal de la instalación portuaria y los visitantes, incluidos los que se encuentren en ella en relación con un buque;
- .2 proteger la instalación portuaria;
- .3 proteger a los buques que utilicen la instalación portuaria o presten servicios en ella;
- .4 proteger los lugares y zonas vulnerables 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** El PPIP debe garantizar que en todas las zonas restringidas se apliquen medidas de protección claramente definidas para controlar:

- .1 el acceso de personas;
- .2 la entrada, estacionamiento, carga y descarga de vehículos;
- .3 el movimiento y almacenamiento de la carga y las provisiones de los buques; y
- .4 los 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 violación de las normas de protección.

**16.24** Si se utilizan dispositivos automáticos de detección de intrusos, dichos dispositivos alertarán a un centro de control que pueda responder cuando se active una alarma.

**16.25** Las zonas restringidas pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 las zonas de tierra y las aguas contiguas al buque;
- .2 las zonas de embarco y desembarco y las zonas de espera y tramitación para los pasajeros y el personal de los buques, incluidos los puntos de registro;

- .3 las zonas de embarque, desembarque y almacenamiento de la carga y las provisiones de los buques;
- .4 los lugares en los que se guarde información importante desde el punto de vista de la protección, como la relativa a la carga;
- .5 las zonas en las que se guarden mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas;
- .6 las salas de control de los sistemas de ordenación del tráfico marítimo, las ayudas a la navegación y los edificios de control del puerto, incluidas las salas de control de los sistemas de protección y vigilancia;
- .7 las zonas en las que se almacene o está situado el equipo de protección y vigilancia;
- .8 las instalaciones esenciales radioeléctricas, de telecomunicaciones, de electricidad, de agua y de otros servicios públicos; y
- .9 otros lugares de la instalación portuaria a los que deba restringirse el acceso de buques, vehículos y personas.

**16.26** Las medidas de protección podrán ampliarse, con el consentimiento de las autoridades competentes, para imponer restricciones al acceso no autorizado a estructuras desde las que se pueda observar la instalación portuaria.

#### *Nivel de protección 1*

**16.27** En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a las zonas restringidas, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 instalar barreras permanentes o temporales que rodeen la zona restringida, teniendo en cuenta que el Gobierno Contratante debe aprobar los medios que se utilicen;
- .2 establecer puntos de acceso que puedan estar controlados por guardias de seguridad cuando se utilicen, y que puedan cerrarse o bloquearse 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 y guardias;
- .6 instalar sistemas automáticos de detección de intrusos, o equipo o sistemas de vigilancia, para detectar el acceso no autorizado a las zonas restringidas y los movimientos en éstas; y
- .7 controlar el movimiento de naves 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. En el plan deben especificarse las medidas de protección adicionales que habrá que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 reforzar la eficacia de las barreras o vallas que delimiten 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 en los demás accesos;
- .3 restringir el estacionamiento en las zonas adyacentes a los buques amarrados;
- .4 limitar aún más el acceso a las zonas restringidas, así como los movimientos y el almacenamiento en esas zonas;

- .5 utilizar equipo de vigilancia supervisado de forma continua y con grabación;
- .6 reforzar el número y la frecuencia de las patrullas, incluidas las patrullas marítimas, en los límites de las zonas restringidas y dentro de dichas zonas;
- .7 controlar y restringir el acceso a las zonas adyacentes a las zonas restringidas; y
- .8 impedir el acceso de naves no autorizadas a las aguas adyacentes a los buques que se encuentren 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 hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima 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 hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 establecer zonas restringidas adicionales, dentro de la instalación portuaria, en las proximidades del suceso que afecte a la protección marítima o del lugar en el que se sospecha que está la amenaza para la protección, en las que se prohibirá el acceso; y
- .2 preparar el registro de las zonas restringidas como parte del registro total o parcial de la instalación portuaria.

### **Manipulación de la carga**

**16.30** Las medidas de protección relativas a la manipulación de la carga deben tener por objeto:

- .1 evitar la manipulación indebida; y
- .2 evitar que se reciban y almacenen en la instalación portuaria cargas que no estén destinadas a ser transportadas.

**16.31** Las medidas de protección deben incluir procedimientos para efectuar un control de inventario en los puntos de acceso a la instalación portuaria. Una vez en la instalación portuaria, la carga debe poder identificarse como carga que ha pasado los controles pertinentes y ha sido aceptada para su embarque en un buque o para almacenamiento temporal en una zona restringida antes de ser embarcada. Puede ser conveniente restringir la entrada a la instalación portuaria de carga que no tenga una fecha de embarque confirmada.

### *Nivel de protección 1*

**16.32** En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 inspeccionar la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria antes y durante las operaciones de manipulación de la carga;
- .2 efectuar comprobaciones para asegurarse de que la carga que entra en la instalación portuaria coincide con lo indicado en la nota de entrega o equivalente;
- .3 registrar los vehículos; y
- .4 comprobar el estado de los precintos u otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida de la carga a la entrada de ésta en la instalación portuaria, y en el momento de proceder a su almacenamiento en la instalación.

**16.33** Las inspecciones de la carga pueden realizarse mediante:

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

**16.34** Cuando haya un movimiento de carga regular, o repetido, el OCPM o el OPB, tras consultar a la instalación portuaria, podrán llegar a un acuerdo con el expedidor o con otras partes responsables de la carga sobre la inspección de ésta fuera de las instalaciones, el precintado, la programación de los movimientos, los comprobantes, etc. Estos acuerdos deben notificarse al OPIP interesado, para obtener su conformidad.

### *Nivel de protección 2*

**16.35** En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables para la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 efectuar inspecciones pormenorizadas de la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria;
- .2 intensificar las comprobaciones para garantizar que sólo entra en la instalación portuaria carga debidamente documentada para su almacenamiento temporal y posterior embarque en un buque;
- .3 intensificar los registros de vehículos; y
- .4 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las comprobaciones de los precintos y otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

**16.36** Una inspección pormenorizada de la carga puede lograrse por los siguientes medios:

- .1 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las inspecciones de la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria (exámenes visuales y físicos);
- .2 usar con más frecuencia equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y
- .3 coordinar las 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 hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima 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 hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 limitar o suspender los movimientos u operaciones de carga en toda la instalación portuaria o en partes de ella, o en determinados buques; y
- .2 verificar el inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas que se encuentren en la instalación portuaria, 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 deben tener por objeto:

- .1 garantizar que se comprueba la integridad del embalaje y de las provisiones del buque;
- .2 evitar que se acepten provisiones para los buques sin inspección previa;
- .3 evitar la manipulación indebida;
- .4 evitar que se acepten provisiones para los buques que no se hayan pedido;
- .5 garantizar que se registra el vehículo utilizado para la entrega; y
- .6 garantizar que los vehículos utilizados para las entregas 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 el buque, sus proveedores y la instalación portuaria con respecto a la notificación

y el momento de entrega de las provisiones y la documentación correspondiente. Siempre debe ser posible confirmar que las provisiones que se entregan van acompañadas de alguna prueba de que han sido pedidas por el buque.

### *Nivel de protección 1*

**16.40** En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a la entrega de las provisiones del buque, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

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

**16.41** Las inspecciones de las provisiones de los buques pueden realizarse mediante:

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

### *Nivel de protección 2*

**16.42** En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a la entrega de las provisiones de los buques, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 efectuar inspecciones pormenorizadas de las provisiones de los buques;
- .2 efectuar registros pormenorizados de los vehículos utilizados para las entregas;
- .3 coordinarse con el personal de los buques para comprobar que la remesa coincide con la nota de entrega antes de autorizar su entrada en la instalación portuaria; y
- .4 acompañar al vehículo utilizado para la entrega dentro de la instalación portuaria.

**16.43** Una inspección pormenorizada de las provisiones de los buques puede lograrse por los siguientes medios:

- .1 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de los registros de los vehículos utilizados para las entregas;
- .2 usar con más frecuencia equipos 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 plazo.

### *Nivel de protección 3*

**16.44** En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima 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 hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden incluir preparar la restricción o suspensión de la entrega de provisiones para los buques en toda la instalación portuaria, o en partes de ella.

### **Equipajes no acompañados**

**16.45** El PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables para asegurarse de 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 autorizar su entrada en la instalación portuaria y, en función de cómo esté organizado el almacenamiento, antes de su traslado de la instalación al buque. No se prevé que tanto la instalación portuaria como el buque tengan que examinar estos equipajes, y en los casos en

que ambos cuenten con el equipo adecuado, la instalación portuaria debe ser la responsable de examinarlos. Es esencial colaborar estrechamente con el buque y hay que tomar las medidas necesarias para garantizar la protección de los equipajes no acompañados después de su examen.

### *Nivel de protección 1*

**16.46** En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a los equipajes no acompañados para garantizar que hasta el 100 % de dichos equipajes se somete a un examen o registro, lo que puede incluir la utilización de equipo de rayos X.

### *Nivel de protección 2*

**16.47** En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a los equipajes no acompañados, las cuales deben prever que se someta a un examen con equipo de rayos X el 100 % de los equipajes.

### *Nivel de protección 3*

**16.48** En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima 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 hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 someter los equipajes a un examen más extenso, por ejemplo, viéndolos por rayos X desde al menos dos ángulos distintos;
- .2 preparar la restricción o suspensión del tratamiento 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 la oscuridad y con visibilidad limitada, toda la instalación portuaria, los accesos por mar y tierra, las zonas restringidas dentro de la instalación, los buques que se encuentren en ella y los alrededores de esos buques. 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, éstos deben dar una alarma visual y/o audible 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 las interrupciones del suministro eléctrico.

### *Nivel de protección 1*

**16.52** En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables, 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 encargado de la protección de la instalación portuaria:

- .1 observe la zona de la instalación portuaria en general, incluidos los accesos por mar y tierra;
- .2 observe los puntos de acceso, las barreras y las zonas restringidas; y

- .3 vigile las zonas y movimientos próximos a los buques que se encuentren en 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 establecer las medidas de protección adicionales necesarias para incrementar la capacidad de observación y vigilancia, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .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 las patrullas de a pie, motorizadas o en embarcaciones; y
- .3 destinar más personal de protección a las tareas de observación y patrullaje.

### *Nivel de protección 3*

**16.54** En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima 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 hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 encender todo el alumbrado de la instalación portuaria y el que ilumine sus inmediaciones;
- .2 encender todo el equipo de vigilancia que pueda grabar las 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 establecer los procedimientos y las medidas de protección que puede aplicar la instalación portuaria si su nivel de protección es inferior al de un buque.

### **Actividades no reguladas por el Código**

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

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

### **Declaraciones de protección marítima**

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

### **Auditorías, revisiones y enmiendas**

**16.58** En el PPIP se debe indicar el método de auditoría que tiene previsto utilizar el OPIP para verificar que el plan sigue siendo eficaz y el procedimiento que habrá de seguirse para la revisión, actualización o enmienda del plan.

**16.59** El PPIP debe revisarse a discreción del OPIP. Además, debe revisarse en los casos siguientes:

- .1 si se modifica la evaluación de la instalación portuaria;

- .2 si una auditoría independiente del PPIP o las pruebas que realice el Gobierno Contratante de la organización de la protección de la instalación portuaria ponen de manifiesto fallos organizativos o plantean la duda de que ciertos elementos importantes del PPIP aprobado sigan siendo válidos;
- .3 después de haberse producido un suceso que afecte a la protección marítima o una amenaza para ésta relacionados con la instalación portuaria; y
- .4 cuando se produzca un cambio en la propiedad de la instalación portuaria o en el control de su explotación.

**16.60** El OPIP puede recomendar las enmiendas oportunas al plan aprobado tras una revisión de éste. Se deben presentar al Gobierno Contratante que aprobó inicialmente el plan, para su examen y aprobación, las enmiendas al PPIP que supongan:

- .1 cambios que puedan alterar fundamentalmente el enfoque adoptado para mantener la protección de la instalación portuaria; y
- .2 la eliminación, alteración o sustitución de barreras permanentes, equipo y sistemas de protección y vigilancia u otros elementos que se consideraban anteriormente esenciales para garantizar la protección de la instalación portuaria.

El Gobierno Contratante, o quien dé la aprobación en su nombre, podrá aprobar las enmiendas propuestas, con o sin cambios. Al aprobarse el PPIP, el Gobierno Contratante debe indicar los cambios físicos o de procedimiento que requerirán su aprobación.

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

**16.61** Los PPIP tienen que ser aprobados por el Gobierno Contratante correspondiente, que debe establecer los procedimientos oportunos para:

- .1 la presentación de los PPIP al Gobierno;
- .2 el examen de los PPIP;
- .3 la aprobación de los PPIP, con o sin enmiendas;
- .4 el examen de las enmiendas que se presenten después de la aprobación; y
- .5 la inspección o la auditoría que permita verificar que el PPIP aprobado sigue siendo válido.

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

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

**16.62** El Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre una instalación portuaria puede expedir una declaración de cumplimiento de la instalación portuaria (DCIP) en la que se indique:

- .1 la instalación portuaria de que se trata;
- .2 que la instalación portuaria cumple lo dispuesto 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 que no debe exceder de 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 una instalación portuaria debe ajustarse al modelo que figura en el apéndice de la presente parte del Código. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el Gobierno Contratante también puede incluir una traducción a uno de esos idiomas, si lo estima oportuno.

## 17 Oficial de protección de la instalación portuaria

### Generalidades

**17.1** En los casos excepcionales en que el oficial de protección del buque tenga dudas sobre la validez de los documentos de identidad de las personas que deseen subir a bordo con fines oficiales, el oficial de protección de la instalación portuaria debe ayudarlo.

**17.2** El oficial de protección de la instalación portuaria no debe ser responsable de la confirmación habitual de la identidad de las personas que deseen subir a bordo de los buques.

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

## 18 Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección de las instalaciones portuarias

### Formación

**18.1** El oficial de protección de la instalación portuaria debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o 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 la protección de la instalación portuaria;
- .6 métodos de reconocimiento e inspección de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias;
- .7 operaciones y condiciones del buque y del puerto;
- .8 medidas de protección del buque y de la instalación portuaria;
- .9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;
- .10 técnicas pedagógicas para la formación y la instrucción en protección marítima, incluidas las medidas y procedimientos de protección;
- .11 tramitación de la información confidencial sobre protección y encauzamiento de las comunicaciones sobre protección;
- .12 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
- .13 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- .14 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- .15 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
- .16 equipo y sistemas de protección, y sus limitaciones operacionales;
- .17 métodos de auditoría, inspección, control y observación;
- .18 métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras;
- .19 ejercicios y prácticas de protección, incluidos los 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 que tenga asignadas tareas específicas de protección

debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos, según proceda:

- .1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
- .2 reconocimiento y detección de armas y otras sustancias o dispositivos peligrosos;
- .3 reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- .4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
- .5 técnicas de gestión y control de multitudes;
- .6 comunicaciones relacionadas con la protección;
- .7 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección;
- .8 prueba, calibrado y mantenimiento del equipo y los sistemas de protección;
- .9 técnicas de inspección, control y observación; y
- .10 métodos para efectuar registros físicos de las personas, los efectos personales, los equipajes, la carga y las provisiones del buque.

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

- .1 significado de cada uno de los niveles de protección y exigencias consiguientes;
- .2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- .3 reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección; y
- .4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.

## Ejercicios y prácticas

**18.4** La finalidad de los ejercicios y prácticas es asegurarse de que el personal de la instalación portuaria domina todas las tareas de protección que se le han asignado en todos los niveles de protección, e identificar cualquier deficiencia de protección que sea preciso subsanar.

**18.5** Con objeto de garantizar la aplicación eficaz de las disposiciones del plan de protección de la instalación portuaria, deben realizarse ejercicios como mínimo cada tres meses, a menos que las circunstancias exijan otra cosa. En estos ejercicios deben someterse a prueba distintos elementos del plan, tales como las amenazas para la protección enumeradas en el párrafo 15.11.

**18.6** Como mínimo una vez al año, pero sin que transcurran entre unas y otras más de 18 meses, deben efectuarse diversos tipos de prácticas, en las que podrán participar los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, junto con las autoridades pertinentes de los Gobiernos Contratantes, los oficiales de las compañías para la protección marítima y los oficiales de protección de los buques, si están disponibles. Las solicitudes para la participación de los oficiales de las compañías para la protección marítima o de los oficiales de protección de los buques en prácticas conjuntas se cursarán teniendo en cuenta sus repercusiones para la protección y el funcionamiento de los buques. En dichas prácticas deben someterse a prueba las comunicaciones, la coordinación, la disponibilidad de recursos y la forma de hacer frente a un suceso. Las prácticas pueden:

- .1 hacerse a escala natural o en vivo;
- .2 consistir en una simulación teórica o un seminario; o
- .3 combinarse con otras prácticas que se realicen, como por ejemplo las de respuesta ante una emergencia u otras prácticas relacionadas con la autoridad del Estado rector del puerto.

## 19 Verificación y certificación de buques

*No hay orientaciones adicionales.*

## Apéndice de la parte B

### Apéndice 1

### Modelo de declaración de protección marítima entre un buque y una instalación portuaria\*

#### 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:

Nivel o niveles de protección del buque:	
Nivel o niveles de protección de la instalación portuaria:	

La instalación portuaria y el buque acuerdan las siguientes medidas y responsabilidades en la esfera de la protección marítima 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.

\* Este modelo de declaración de protección marítima es para las declaraciones entre un buque y una instalación portuaria. Cuando la declaración de protección marítima sea para dos buques, el modelo deberá adaptarse en consecuencia.

Actividad	La inclusión de las iniciales del OPB o del OPIP en estas columnas indica que la actividad será realizada, de conformidad con el pertinente plan aprobado, por:	
	la instalación portuaria	el buque
Aseguramiento de que se realizan todas las tareas de protección		
Vigilancia de las zonas restringidas para garantizar que sólo tiene acceso a ellas el 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 los alrededores del buque		
Vigilancia del buque, incluidas las zonas de atraque y los alrededores del buque		
Manipulación de la carga		
Entrega de las provisiones del buque		
Tratamiento de equipajes no acompañados		
Control del embarco de personas y sus efectos		
Aseguramiento 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 indicadas se ajustan a las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código que se implantarán de conformidad con las disposiciones ya estipuladas en sus planes aprobados o con las disposiciones específicas acordadas que figuran en el anexo.

Hecho en: ..... el día .....

Firmado en nombre de

la instalación portuaria:

el buque:

.....  
*(firma del oficial de protección de la instalación portuaria)*

.....  
*(firma del capitán o del oficial de protección del buque)*

Nombre y cargo de los firmantes

Nombre: .....

Nombre: .....

Cargo: .....

Cargo: .....

Datos de contacto

(cumplíméntese según corresponda)  
(indíquense los números de teléfono o los canales o frecuencias que se deben utilizar)

Instalación portuaria:

Buque:

Instalación portuaria

Capitán

.....

.....

Oficial de protección de la instalación portuaria

Oficial de protección del buque

.....

.....

Compañía

.....

Oficial de la compañía para la protección marítima

.....

## Apéndice 2

# Modelo de declaración de cumplimiento de la instalación portuaria

### DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

(Sello oficial)

(Estado)

Nº de la declaración .....

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 <indíquense 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 (indicadas al dorso)

Expedida en .....  
(lugar de expedición de la declaración)

Fecha de expedición .....  
(firma del funcionario debidamente 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 de la presente declaración de cumplimiento esté sujeta a <insértense los datos pertinentes de las verificaciones (por ejemplo, una verificación obligatoria anual o una verificación no programada)>.

SE CERTIFICA que durante una verificación efectuada de conformidad con el párrafo B/16.62.4 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.

1ª VERIFICACIÓN

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

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

2ª VERIFICACIÓN

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

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

3ª VERIFICACIÓN

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

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

4ª VERIFICACIÓN

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

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



### **Resolución 3 de la Conferencia**

*(adoptada el 12 de diciembre de 2002)*

## **Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima**

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO las enmiendas al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, enmendado (en adelante «el Convenio»), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

RECONOCIENDO la necesidad de una labor ulterior en la esfera del incremento de la protección marítima y a fin de garantizar la aplicación e implantación mundial y uniforme de las medidas especiales para incrementar la protección marítima adoptadas por la Conferencia,

1. INVITA a la Organización Marítima Internacional (en adelante «la Organización») a que, habida cuenta de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio y del *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (en adelante «el Código PBIP»), tenga a bien:

- a) elaborar orientaciones de formación, tales como cursos modelo para los oficiales de protección del buque, oficiales de la compañía para la protección marítima, oficiales de protección de las instalaciones portuarias y personal de protección de las compañías, los buques y los puertos;
- b) examinar la resolución A.787(19) de la Asamblea de la Organización, enmendada mediante la resolución A.882(21), sobre los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, y, si se considera necesario, elaborar las correspondientes enmiendas a dicha resolución;
- c) examinar la necesidad de elaborar ulteriores orientaciones en relación con el control y las medidas de cumplimiento sobre aspectos distintos a los ya incluidos en la parte B del Código PBIP y, si se considera necesario, elaborar tales orientaciones;
- d) examinar la necesidad de elaborar directrices sobre las organizaciones de protección reconocidas y, si se considera necesario, elaborar tales directrices;
- e) examinar la resolución A.890(21) de la Asamblea de la Organización, sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad, y, si se considera necesario, elaborar las correspondientes enmiendas a dicha resolución;
- f) examinar el aspecto de la protección de los buques a los que se aplica el capítulo XI-2 del Convenio cuando realicen una operación de interfaz con unidades flotantes de producción y almacenamiento y unidades flotantes de almacenamiento, y adoptar las medidas que se consideren apropiadas;
- g) examinar, en relación con la protección, los aspectos pertinentes de la facilitación del tráfico marítimo como, por ejemplo, las llegadas y salidas en los puertos, los formularios normalizados de notificación y el intercambio electrónico de datos, y adoptar las medidas que se consideren apropiadas;
- h) examinar la resolución A.872(20) de la Asamblea de la Organización, sobre las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional, y, si se considera necesario, elaborar las correspondientes enmiendas a dicha resolución; y

- i) examinar la necesidad de cualesquiera otras orientaciones o directrices para garantizar la implantación mundial, uniforme y coherente de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio o de la parte A del Código PBIP y, si se considera necesario, elaborar tales orientaciones o directrices;

y a que las adopte antes de la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio adoptadas por la Conferencia, o cuando la Organización lo considere apropiado;

2. INVITA TAMBIÉN a la Organización a que lleve a cabo, con carácter de urgencia, una evaluación de las repercusiones de las propuestas relativas a la implantación de la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques y a que, si se considera necesario, elabore y adopte las correspondientes normas de funcionamiento y directrices para los sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques.

## **Resolución 4 de la Conferencia**

*(adoptada el 12 de diciembre de 2002)*

### Enmiendas futuras a los capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio SOLAS 1974, sobre las medidas especiales para incrementar la seguridad marítima y la protección marítima

LA CONFERENCIA

HABIENDO ADOPTADO las enmiendas al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974*, enmendado (en adelante «el Convenio»), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

TOMANDO NOTA de la naturaleza especial de las medidas ahora incluidas en el nuevo capítulo XI-2 del Convenio, destinadas a incrementar la protección marítima,

RECONOCIENDO la necesidad de adoptar medidas urgentes y especiales para incrementar la protección marítima y el deseo de los Gobiernos Contratantes de poner en vigor tales medidas cuanto antes,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, debido a la naturaleza especial de estas cuestiones, puede ser necesario enmendar frecuentemente en el futuro las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio, a fin de actuar con previsión ante nuevos o incipientes riesgos y amenazas para la protección,

RECORDANDO la resolución 5 de la Conferencia de 1994 de los Gobiernos Contratantes del *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, titulada «Enmiendas futuras al capítulo XI del Convenio SOLAS 1974 sobre medidas especiales para incrementar la seguridad marítima»,

DESEANDO que las enmiendas futuras a los capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio se adopten, entren en vigor y se apliquen en el menor tiempo posible,

RECOMIENDA que las enmiendas futuras a las disposiciones de los capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio sean adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) del Convenio, o por una Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII c) del mismo.



## **Resolución 5 de la Conferencia**

*(adoptada el 12 de diciembre de 2002)*

### **Fomento de la cooperación y la asistencia técnica**

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO las enmiendas al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, enmendado (en adelante «el Convenio»), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

RECORDANDO el párrafo 5 de la parte dispositiva de la resolución A.924(22), sobre el Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques, adoptada el 20 de noviembre de 2001 por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (en adelante «la Organización»), párrafo en el que se pide al Secretario General de la Organización que adopte las medidas apropiadas, en el marco del Programa integrado de cooperación técnica, para ayudar a los Gobiernos a evaluar, establecer o mejorar, según proceda, la infraestructura y las medidas adecuadas para reforzar la seguridad y la protección de las zonas portuarias y prevenir y reprimir los actos terroristas dirigidos contra los puertos y el personal que trabaja en los mismos, así como contra los buques surtos en los puertos, los pasajeros y las tripulaciones,

AGRADECIENDO las medidas adoptadas por el Secretario General de la Organización, en respuesta a la petición de la Asamblea, para ayudar a los Estados a reforzar la infraestructura y las medidas de protección portuaria y marítima,

RECONOCIENDO la necesidad de que se elabore la legislación apropiada y se cree la infraestructura adecuada para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias y los servicios de formación pertinentes, a fin de garantizar la aplicación y la implantación mundial y uniforme de las medidas especiales adoptadas para incrementar la protección marítima,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la importancia de que la gente de mar y el personal portuario reciban la instrucción y la formación adecuadas para contribuir al empeño general de incrementar la protección marítima,

RECONOCIENDO ASIMISMO que, en algunos casos, puede existir una infraestructura, servicios y programas de formación limitados para obtener la experiencia necesaria con el fin de prevenir los actos que supongan una amenaza para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, en particular en los países en desarrollo,

CONVENCIDA de que con el fomento de la cooperación técnica a nivel internacional se ayudará a los Estados que todavía no cuentan con los conocimientos o servicios adecuados que permitan ofrecer la formación y la experiencia para evaluar, establecer o mejorar la infraestructura apropiada y, en general, implantar las medidas prescritas en las enmiendas adoptadas, necesarias para reforzar la protección marítima tanto a bordo de los buques como en tierra,

PONIENDO DE RELIEVE, a este respecto, la función vital que desempeñan la seguridad y la protección del transporte marítimo y de las operaciones portuarias para un desarrollo socioeconómico sostenible,

1. INSTA ENCARECIDAMENTE a los Gobiernos Contratantes del Convenio y a los Estados Miembros de la Organización a que:

- a) en colaboración con la Organización, presten asistencia a los Estados que tengan dificultades para implantar o cumplir las prescripciones de las enmiendas adoptadas o el Código PBIP;

- b) utilicen el Programa integrado de cooperación técnica de la Organización como una de las principales vías para obtener la ayuda que les permita implantar y cumplir eficazmente las enmiendas adoptadas y el Código PBIP;
2. PIDE al Secretario General de la Organización que habilite los medios necesarios, en el marco del Programa integrado de cooperación técnica, para reforzar la asistencia que se viene prestando y promover, en colaboración con otras organizaciones internacionales pertinentes, según proceda, el incremento de la capacidad de la Organización para hacer frente a las necesidades futuras de los países en desarrollo en lo que se refiere a una instrucción y formación continuas y a la mejora tanto de su infraestructura como de sus medidas de protección marítima y portuaria;
  3. INVITA a los donantes, las organizaciones internacionales y los sectores naviero y portuario a que contribuyan con recursos financieros, humanos o en especie a las actividades de protección marítima y portuaria del Programa integrado de cooperación técnica de la Organización;
  4. INVITA TAMBIÉN al Secretario General a que examine en fecha temprana la posibilidad de constituir un fondo fiduciario de protección marítima a los efectos de facilitar una fuente especializada de apoyo financiero con destino a las actividades de cooperación técnica relacionadas con la protección marítima y, en particular, de prestar apoyo a las iniciativas nacionales en los países en desarrollo para consolidar la infraestructura y las medidas de protección marítima

## **Resolución 6 de la Conferencia**

*(adoptada el 12 de diciembre de 2002)*

### **Pronta implantación de las medidas especiales para incrementar la protección marítima**

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO las enmiendas al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, enmendado (en adelante «el Convenio»), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

RECONOCIENDO la importante contribución que la implantación de las medidas especiales adoptadas supondrá para la seguridad y la protección de las operaciones de los buques, para la prevención de la contaminación y para la seguridad y la protección de las personas tanto a bordo como en tierra,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio y del *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (Código PBIP) (en adelante «el Código») se traducirá en una carga importante para los Gobiernos Contratantes, las Administraciones y las organizaciones de protección reconocidas,

RECORDANDO que el Código exige, a partir del 1 de julio de 2004, que todo buque al que se le apliquen las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio y la parte A del Código disponga de un plan de protección del buque adecuado,

RECORDANDO TAMBIÉN que se prescribe que tales buques deben disponer de un certificado internacional de protección del buque a más tardar el 1 de julio de 2004,

RECONOCIENDO ASIMISMO que el proceso de verificación del cumplimiento de las prescripciones del capítulo XI-2 y del Código por un buque al que se apliquen las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio y la parte A del Código no puede llevarse a cabo hasta que el plan de protección del buque se haya aprobado y sus disposiciones se hayan implantado a bordo,

DESEANDO asegurar una implantación sin dificultades de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio y del Código,

TENIENDO PRESENTES las dificultades experimentadas durante la implantación del *Código Internacional de Gestión de la Seguridad* (Código IGS),

1. SEÑALA a los Gobiernos Contratantes del Convenio y al sector que ni el capítulo XI-2 del Convenio ni el Código contemplan la ampliación de los plazos de implantación de las medidas especiales para incrementar la protección marítima;
2. INSTA a los Gobiernos Contratantes a que adopten con carácter prioritario las medidas necesarias para ultimar lo antes posible los trámites legislativos o administrativos requeridos a nivel nacional para la aplicación de las prescripciones de las enmiendas al Convenio adoptadas (y del Código) relativas a la certificación de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón o de las instalaciones portuarias situadas en su territorio;
3. RECOMIENDA que los Gobiernos Contratantes y las Administraciones interesadas fijen las fechas, antes de la fecha de aplicación del 1 de julio de 2004, en las que habrán de presentarse las solicitudes siguientes:
  - .1 de examen y aprobación de los planes de protección de los buques;
  - .2 de verificación y certificación de los buques; y

- .3 de examen y aprobación de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y de los planes de protección de las instalaciones portuarias,

a fin de que los Gobiernos Contratantes, las Administraciones y las organizaciones de protección reconocidas dispongan de tiempo para concluir el proceso de examen y aprobación, y de verificación y certificación, y para que las compañías, los buques y las instalaciones portuarias puedan remediar cualquier anomalía;

4. INVITA a los Gobiernos Contratantes, al 1 de julio de 2004 y posteriormente, a que reconozcan y acepten como válido y conforme a las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del Código:

- .1 todo plan de protección del buque aprobado de conformidad con las disposiciones de la parte A del Código por las Administraciones o en su nombre antes del 1 de julio de 2004; y
- .2 todo certificado internacional de protección del buque expedido de conformidad con las disposiciones de la parte A del Código por las Administraciones o en su nombre antes del 1 de julio de 2004,

en la medida en que éstos se refieran a buques que al 1 de julio de 2004 estuvieran autorizados a enarbolar el pabellón del Estado de la Administración por la cual, o en nombre de la cual, el plan en cuestión haya sido aprobado o el certificado en cuestión haya sido expedido;

5. RECOMIENDA ADEMÁS que los Gobiernos Contratantes y el sector adopten lo antes posible las medidas pertinentes para que pueda disponerse a tiempo de toda la infraestructura necesaria para la implantación efectiva de las medidas adoptadas con objeto de incrementar la protección marítima tanto a bordo de los buques como en tierra.

## **Resolución 7 de la Conferencia**

(adoptada el 12 de diciembre de 2002)

Adopción de medidas adecuadas para incrementar la protección de los buques, las instalaciones portuarias, las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas y las plataformas fijas y flotantes excluidos del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO las enmiendas al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, enmendado (en adelante «el Convenio»), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

RECORDANDO que el capítulo XI-2 del Convenio sólo es aplicable a:

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

RECONOCIENDO la importante contribución que la implantación de las medidas especiales adoptadas supondrá para la seguridad y la protección de las operaciones de los buques, para la prevención de la contaminación y para la seguridad y la protección de las personas tanto a bordo como en tierra,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que es necesario elaborar y adoptar medidas apropiadas para incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias excluidos del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio,

RECONOCIENDO ASIMISMO que la adopción de tales medidas reforzará aún más los esfuerzos internacionales para garantizar la protección marítima y para prevenir y reprimir los actos que supongan una amenaza para la protección en el sector del transporte marítimo, y contribuirá positivamente a estos esfuerzos,

1. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que adopten, según consideren necesario, y divulguen, según consideren adecuado, las medidas pertinentes para incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias excluidos del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio;
2. ALIENTA, en particular, a los Gobiernos Contratantes a que compilen, según consideren necesario, y divulguen, según consideren adecuado, información que facilite la interacción entre los buques y las instalaciones portuarias a los que se aplica el capítulo XI-2 del Convenio y los buques a los que no se aplica el capítulo XI-2 del Convenio;
3. ALIENTA TAMBIÉN a los Gobiernos Contratantes a que compilen, según consideren necesario, y divulguen, según consideren adecuado, información que facilite la comunicación y la coordinación entre los oficiales de la compañía para la protección marítima, los oficiales de protección del buque y las autoridades responsables de la protección de las instalaciones portuarias excluidas del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio antes de que el buque entre en el puerto o fondee frente a él;

4. ALIENTA ADEMÁS a los Gobiernos Contratantes a que, en el ejercicio de sus responsabilidades respecto de las unidades móviles de perforación mar adentro y de las plataformas fijas o flotantes que operen en su plataforma continental o dentro de su zona económica exclusiva, garanticen que todas las disposiciones sobre protección aplicables a dichas unidades y plataformas permitan la interacción con las disposiciones aplicables a los buques regidos por el capítulo XI-2 del Convenio que presten servicio a dichas unidades o plataformas u operen con ellas;
5. PIDE a los Gobiernos Contratantes que informen a la Organización de cualquier medida que adopten a ese respecto.

## **Resolución 8 de la Conferencia**

*(adoptada el 12 de diciembre de 2002)*

### **Incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo**

*(Documentos de identidad de la gente de mar y labor sobre las cuestiones más amplias de la protección portuaria)*

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO las enmiendas al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, enmendado (en adelante «el Convenio»), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

RECONOCIENDO la importante contribución que la implantación de las medidas especiales adoptadas supondrá para la seguridad y la protección de las operaciones de los buques, para la prevención de la contaminación y para la seguridad y la protección de las personas tanto a bordo como en tierra,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de continuar la labor y establecer, según surja la necesidad, más medidas apropiadas para incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias,

RECONOCIENDO ADEMÁS que la elaboración y utilización de un documento de identidad de la gente de mar verificable reforzarán aún más los esfuerzos internacionales para garantizar la protección marítima y para prevenir y reprimir los actos que supongan una amenaza para la protección en el sector del transporte marítimo, y contribuirán positivamente a estos esfuerzos,

CONSCIENTE de las competencias y la labor de la Organización Internacional del Trabajo (en adelante «la OIT») en el ámbito de la elaboración y adopción de las normas internacionales del trabajo,

RECORDANDO el *Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958* (Nº 108), adoptado por la Conferencia Internacional del Trabajo el 13 de mayo de 1958, y que entró en vigor el 19 de febrero de 1961,

RECORDANDO TAMBIÉN que, en su 283ª reunión, celebrada en marzo de 2002, el Consejo de Administración de la OIT incluyó como punto urgente del orden del día de la 91ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, que se celebrará en junio de 2003, la cuestión de la «Mayor seguridad de la identificación de la gente de mar», con miras a la adopción de un protocolo al *Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958* (Nº 108),

RECORDANDO ADEMÁS la larga tradición de colaboración entre la Organización Marítima Internacional (en adelante «la Organización») y la OIT en el ámbito del transporte marítimo internacional,

OBSERVANDO con satisfacción la labor desarrollada hasta la fecha por el Consejo de Administración de la OIT y por la Oficina Internacional del Trabajo con respecto a los documentos de identidad de la gente de mar y a la seguridad de los puertos y los trabajadores portuarios,

1. INVITA a la OIT a que siga elaborando con carácter urgente el documento de identidad de la gente de mar, que debería comprender, entre otros, un documento a efectos profesionales, un documento de seguridad verificable y un documento de información sobre la certificación;
2. PIDE a la Organización que examine los resultados de la 91ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo con respecto a la cuestión de la «Mayor seguridad de la identificación de la gente de mar» y adopte las medidas que estime apropiadas;

3. INVITA a los Estados a que participen, mediante sus delegaciones tripartitas, en la 91ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, en junio de 2003, y consideren favorablemente la posibilidad de proceder cuanto antes a la ratificación, aceptación o aprobación del nuevo instrumento de la OIT relativo a los documentos de identidad de la gente de mar, o a la adhesión al mismo, una vez que se haya adoptado;
4. INVITA a la Organización y a la OIT a que constituyan un grupo mixto de trabajo OIT/OMI que se encargue de realizar toda nueva labor que se requiera sobre la cuestión más amplia de la protección portuaria, basándose en el mandato que figura en el anexo de la presente resolución;
5. PIDE al Secretario General de la Organización que contribuya, con los conocimientos pertinentes, a la labor de la OIT sobre la «Mayor seguridad de la identificación de la gente de mar», así como a la labor conjunta prevista sobre la cuestión más amplia de la protección portuaria;
6. PIDE al Secretario General de la Organización que remita una copia de la presente resolución al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

## Anexo

### Labor conjunta de la OMI y la OIT sobre la protección portuaria

#### POSIBLE MANDATO

1 El Grupo mixto de trabajo OMI/OIT sobre protección portuaria, teniendo en cuenta las enmiendas al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, y el *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (Código PBIP), adoptados por la Conferencia de Gobiernos Contratantes del *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, celebrada en diciembre de 2002, con el fin de introducir prescripciones obligatorias y orientaciones en relación con el incremento de la seguridad y la protección de los buques y las instalaciones portuarias, debería:

- .1 examinar y recomendar la forma y el contenido de las nuevas orientaciones que puedan requerirse con objeto de incrementar la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio ambiente, sobre la cuestión más amplia de la protección portuaria, incluida la relación entre la protección de los buques y la protección portuaria y la cuestión más amplia de la seguridad y la protección de las zonas portuarias y los aspectos de protección del medio ambiente en relación con esas zonas, incluida la cuestión de la identificación verificable de las personas que trabajen en esas zonas o que tengan acceso a ellas;
- .2 examinar la necesidad de prescripciones obligatorias en relación con lo anterior y, en caso de que se determine dicha necesidad, recomendar la forma y el contenido de tales prescripciones; y
- .3 elaborar y presentar un informe al respecto (incluidos informes periódicos y provisionales de la labor realizada), acompañado de las pertinentes razones y justificaciones, así como una evaluación de las repercusiones, los beneficios y los costes de las recomendaciones, para su examen por la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo.

2 La Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo seguirán la labor del Grupo mixto de trabajo OMI/OIT sobre protección portuaria y, según sea necesario, darán las pertinentes instrucciones y orientaciones a dicho Grupo.



## **Resolución 9 de la Conferencia**

*(adoptada el 12 de diciembre de 2002)*

### **Incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas**

*(Unidades de transporte cerradas)*

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO las enmiendas al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, enmendado (en adelante «el Convenio»), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

RECONOCIENDO la importante contribución que la implantación de las medidas especiales adoptadas supondrá para la seguridad y la protección de las operaciones de los buques, para la prevención de la contaminación y para la seguridad y la protección de las personas tanto a bordo como en tierra,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de abordar y establecer medidas apropiadas para incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias en los aspectos no incluidos en el capítulo XI-2 del Convenio,

RECORDANDO que el *Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965*, ya contiene prescripciones relacionadas con la provisión de datos comerciales relativos al movimiento de cargas por mar a las Administraciones,

RECONOCIENDO ADEMÁS la necesidad de incluir en el Convenio, a su debido tiempo, prescripciones adecuadas en las que se aborde específicamente la protección de las unidades de transporte cerradas, y que dichas prescripciones reforzarán aún más los esfuerzos internacionales para garantizar la protección marítima y prevenir y reprimir los actos que supongan una amenaza para la protección en el sector del transporte marítimo, y contribuirán positivamente a estos esfuerzos,

RECONOCIENDO ASIMISMO el carácter intermodal e internacional del movimiento de las unidades de transporte cerradas, la necesidad de asegurar la protección de toda la cadena de suministro y las funciones respectivas de todos los participantes,

RECORDANDO TAMBIÉN la función de los servicios de fronteras, particularmente la de las administraciones aduaneras, en el control del movimiento internacional de las unidades de transporte cerradas;

CONSCIENTE de las competencias y la labor de la Organización Mundial de Aduanas (en adelante «la OMA») en el ámbito del transporte marítimo internacional,

RECORDANDO ADEMÁS la larga tradición de colaboración entre la Organización Marítima Internacional (en adelante «la Organización») y la OMA en el ámbito del transporte marítimo internacional,

TOMANDO NOTA con satisfacción de la firma, el 23 de julio de 2002, de un Memorando de entendimiento para reforzar la colaboración entre las dos organizaciones,

1. INVITA a la OMA a que examine urgentemente medidas para incrementar la protección en todos los movimientos internacionales de las unidades de transporte cerradas;
2. PIDE al Secretario General de la Organización que contribuya a las deliberaciones de la OMA con conocimientos especializados sobre el transporte marítimo, y en particular sobre el transporte marítimo de unidades de transporte cerradas;

3. ACUERDA que el Convenio debería enmendarse, siempre que se considere conveniente, para aplicar las decisiones pertinentes adoptadas por la OMA y refrendadas por los Gobiernos Contratantes del Convenio en la medida en que afecten al transporte marítimo de unidades de transporte cerradas;
4. PIDE al Secretario General de la Organización que remita una copia de la presente resolución al Secretario General de la OMA.

## **Resolución 10 de la Conferencia**

*(adoptada el 12 de diciembre de 2002)*

### *Pronta implantación de la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques*

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO las enmiendas al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, enmendado (en adelante «el Convenio»), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

RECORDANDO que la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques en el mar constituyen una medida que contribuye plenamente a incrementar la protección marítima y de los Estados ribereños en su conjunto,

HABIENDO ACEPTADO que la interrogación secuencial de Inmarsat-C constituye en la actualidad un sistema adecuado para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques,

RECONOCIENDO la importancia de una pronta implantación de la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que el equipo instalado a bordo y en tierra puede utilizarse inmediatamente, lo que hace posible la pronta implantación de tales medidas,

1. INSTA a los Gobiernos Contratantes a que adopten con carácter prioritario toda medida de ámbito nacional necesaria para la implantación y el inicio de la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques;
2. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que fomenten en los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de su Estado la adopción de las medidas necesarias para que estén en condiciones de responder automáticamente a la interrogación secuencial de Inmarsat-C o a otros sistemas disponibles;
3. PIDE a los Gobiernos Contratantes que examinen todos los aspectos relativos a la introducción de la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques, incluidas las posibilidades de uso indebido para facilitar la identificación de los buques como blanco y la necesidad de mantener la confidencialidad de la información así recogida.



## **Resolución 11 de la Conferencia**

*(adoptada el 12 de diciembre de 2002)*

*Aspectos relacionados con el factor humano y permiso de tierra para la gente de mar*

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO las enmiendas al *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, enmendado (en adelante «el Convenio»), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

RECONOCIENDO que el sector naviero y el transporte ágil de mercancías son esenciales para el comercio mundial,

RECORDANDO que la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (en adelante «la Organización») adoptó la resolución A.907(22), sobre el Plan de trabajo a largo plazo de la Organización (hasta 2008), y que el factor humano es un punto importante de ese plan,

RECORDANDO TAMBIÉN lo dispuesto por el *Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965*, enmendado, que, entre otras cosas, ha estipulado el derecho que los tripulantes extranjeros tienen, de manera general, al permiso de tierra mientras el buque en el que arribaron esté en puerto, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan motivos para negarse a conceder el permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos,

RECORDANDO ASIMISMO los principios generalmente aceptados de los derechos humanos internacionales aplicables a todos los trabajadores, incluida la gente de mar,

CONSIDERANDO que, dada la naturaleza mundial del sector naviero, la gente de mar necesita de protección especial,

CONSCIENTE de que la gente de mar trabaja y vive a bordo de buques dedicados al comercio internacional y que el acceso a los medios disponibles en tierra y el permiso de tierra son elementos esenciales para el bienestar de la gente de mar y, por ende, para alcanzar la meta de una navegación más segura y un mar más limpio;

CONSCIENTE ASIMISMO de que la posibilidad de bajar a tierra es esencial para embarcar o desembarcar tras el periodo de servicio convenido,

1. INSTA a los Gobiernos Contratantes a que tengan en cuenta el factor humano, la necesidad de proveer protección especial a la gente de mar y la importancia crucial del permiso de tierra al implantar las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio y el *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (Código PBIP) (en adelante «el Código»);

2. ALIENTA a los Gobiernos Contratantes, a los Estados Miembros de la Organización y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la Organización a notificar a ésta cualquier caso en el que el factor humano se haya visto perjudicado por la implantación de lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio o en el Código, y

3. PIDE al Secretario General que ponga en conocimiento del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Facilitación de la Organización todos los problemas relacionados con el factor humano que se hayan comunicado a la Organización como resultado de la implantación del capítulo XI-2 del Convenio o del Código.

