

Prefectura Naval Argentina

ORDENANZA N° 4-03 (DPSN)

TOMO 2

“RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DEL BUQUE”

www.prefecturanaval.gob.ar
info@prefecturanaval.gob.ar

**Ordenanza modificada mediante DISFC-2018-1951-APN-PNA#MSG.
Buenos Aires, 19 de diciembre de 2018.**

NORMAS PARA LA OBTENCIÓN DE LOS CERTIFICADOS DE PROTECCIÓN DE LOS BUQUES ACORDE A LA PARTE “A” DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)

VISTO lo informado por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, y

CONSIDERANDO:

Que el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS'74) ha sido oportunamente ratificado por nuestro país mediante Ley N° 22.079.

Que la Resolución 1 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, celebrada el mes de diciembre de 2002, aprobó enmiendas al Anexo de dicho Convenio.

Que dichas enmiendas abarcan los Capítulos V, Seguridad de la Navegación y principalmente el Capítulo XI, que pasó a ser el Capítulo XI-1, y la adición del Capítulo XI-2 - Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima.

Que la Regla XI-2/2 establece la obligación del cumplimiento de las prescripciones de la Parte “A” del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), adoptado por Resolución 2 de la citada Conferencia.

Que no obstante, la Parte “B” del Código PBIP contiene directrices de carácter recomendatorio que es adecuado incorporar a la normativa que regula la navegación.

Que es necesario establecer el mecanismo y demás formalidades a través de las cuales los buques accederán a la certificación prevista en el Código PBIP (Anexos 1 y 2 de la Parte “A”).

Que la Prefectura se halla facultada para dictar el correspondiente acto administrativo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 5º, inciso a), apartado 2 de la Ley N° 18.398.

Que de acuerdo con la organización funcional corresponde a la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación entender en los aspectos pertinentes a la protección marítima en lo que al buque respecta.

Por ello,

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISPONE:

ARTÍCULO 1º.- Apruébase las "NORMAS PARA LA OBTENCIÓN DE LOS CERTIFICADOS DE PROTECCIÓN DE LOS BUQUES ACORDE A LA PARTE "A" DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)", que corren como Agregado N° 1 a la presente.

ARTÍCULO 2º.- La presente Ordenanza entrará en vigor luego de transcurridos TREINTA (30) días de la fecha consignada en el encabezamiento.

ARTÍCULO 3º.- Por la DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO, se procederá a su impresión y distribución como Ordenanza (DPSN), incorporándose al Tomo 2 "RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DEL BUQUE". Posteriormente corresponderá su archivo en el organismo propiciante.

Buenos Aires, 27de mayo de 2003.

Juan Jose Beltriti
PREFECTO GENERAL
PREFECTO NACIONAL NAVAL

Disposición REGL, UR9 N° 21/03. RPOL,LC9 N° 3-2003

NORMAS PARA LA OBTENCIÓN DE LOS CERTIFICADOS DE PROTECCIÓN DE LOS BUQUES ACORDE A LA PARTE “A” DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

La presente Ordenanza se aplicará en los procesos de certificación de los buques alcanzados por la Regla XI-2/2 del Convenio SOLAS en su forma enmendada, y aquellos que, en función del riesgo que el buque o su operación represente a los fines de la protección, la Prefectura determine.

2. DEFINICIONES

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

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

Fecha Base: Es la fecha en que se llevo a cabo la auditoría para la expedición del Certificado Internacional de Protección del Buque.

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

$$\text{RIESGO} = \text{Gravedad} \times \text{Amenaza} \times \text{Vulnerabilidad}$$

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

Amenaza: Posibilidad de que un incidente de protección ocurra.

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

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

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

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

Mitigar: Cualquier medida tendiente a reducir el nivel de riesgo. En el proceso de evaluación de protección, significa que necesariamente deben implementarse medidas para reducir el riesgo

(mitigación). Estas estrategias pueden incluir medidas y/o procedimientos de protección, a fin de reducir el riesgo para dicho incidente de protección.

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

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

Plan de Protección del Buque (PPB): Un plan elaborado para asegurar a bordo del buque la aplicación 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. [\(Incorporado por DISFC-2018-1951-APN-PNA#MSG\)](#)

Oficial de Protección del Buques (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, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias. [\(Incorporado por DISFC-2018-1951-APN-PNA#MSG\)](#)

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. [\(Incorporado por DISFC-2018-1951-APN-PNA#MSG\)](#)

3. REGULACIONES APLICABLES.

Se tendrá en cuenta para la interpretación e implementación de la Parte "A" del Código PBIP la Parte "B" del mismo, según las enmiendas vigentes al momento de aplicación.

4. PROTECCIÓN DEL BUQUE. [\(Modificado por DISFC-2018-1951-APN-PNA#MSG\)](#)

4.1. Niveles de protección

4.1.1. Los niveles de protección a bordo 1, 2, y 3 serán establecidos y difundidos por la Prefectura Naval Argentina a través de sus organismos competentes, debiéndose tomar las medidas adecuadas conforme lo establece el Plan de protección de a bordo. El buque acusará recibo del cambio de nivel de protección a la brevedad posible, pudiéndose ordenar también medidas adicionales de protección marítima cuando las circunstancias así lo ameriten.

4.2. Sistema de alerta de protección del buque.

4.2.1. Todos los buques de arqueado bruto igual o mayor a QUINIENTOS (500) estarán provistos de un sistema de alerta de protección que cumpla con las normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque en vigor, de conformidad con la regla XI-2/6 del Convenio SOLAS, enmendado.

4.2.2. 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 regla XI-2/6 del Convenio SOLAS, enmendado.

4.2.3 Los buques que efectúen cabotaje nacional, incluidos en el párrafo 9.4 de la presente

Ordenanza, estarán exentos de llevar el sistema de alerta de protección del buque prescripto en el párrafo 4.2.1.

- 4.2.4 Para garantizar la funcionalidad del sistema, debe enviarse una alerta en vivo al Centro PBIP – Dirección de Operaciones - de la Prefectura Naval Argentina después de que se complete la instalación, o si se realizan cambios importantes en la configuración del sistema de alerta. Además, se enviará una alerta en vivo en oportunidad de llevarse a cabo la inspección periódica de la instalación radioeléctrica o en conexión con una auditoría de PBIP. Además, las pruebas se llevarán a cabo regularmente sin "alerta viva", conforme la sección A/9.4.18 del Código PBIP.

5. EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE

- 5.1. La evaluación de la protección del buque es un elemento esencial e integral del proceso de elaboración y actualización del plan de protección del buque.
- 5.2. El Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM) garantizará que las personas que realicen la evaluación de la protección del buque tengan la formación prevista en la parte "A" del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones de la Parte "B" del mismo y las que en particular la Prefectura dicte al respecto.
- 5.3. Una organización de protección reconocida (OPR), por la Prefectura, puede llevar a cabo una evaluación de la protección de un determinado buque o buques.
- 5.4. La evaluación de la protección del buque seguirá los lineamientos establecidos en el Código PBIP.
- 5.5. La Compañía documentará, revisará, aceptará y conservará la evaluación de la protección del buque.
- 5.6. La evaluación de la protección del buque podrá llevarse a cabo siguiendo el proceso de evaluación que se agrega como Anexo 1 del presente Agregado. En caso de utilizar otra metodología de evaluación, la misma deberá ser aprobada por la Prefectura, previo al desarrollo del Plan.

6. PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

- 6.1. Una organización de protección reconocida (OPR), por la Prefectura, podrá elaborar el plan de protección para un determinado buque.
- 6.2. La Prefectura examinará y aprobará los planes de protección de los buques, o las enmiendas a un plan previamente aprobado.
- 6.3. La Compañía deberá presentar para su aprobación el plan de protección del buque, el que será elaborado siguiendo las prescripciones de la parte "A" del Código PBIP y teniendo en cuenta el resultado de la evaluación de protección del buque, observando las orientaciones de la parte "B" del Código PBIP y el Anexo 2 del presente Agregado.
- 6.4. Cuando se presenten para su aprobación un plan de protección del buque o enmiendas a un plan previamente aprobado o del equipo de protección especificado en uno, irán acompañados de la evaluación de la protección en que se basa la elaboración del plan o de las enmiendas. (Modificado por DISFC-2018-1951-APN-PNA#MSG)
- 6.5. La Prefectura analizará el plan de protección del buque o sus enmiendas y elaborará un informe donde se detallarán las observaciones.
- 6.6. El Plan de Protección del buque y sus enmiendas, deberá ser aprobado previamente a su implantación.

- 6.7. La aprobación del Plan o de sus enmiendas por la Prefectura será registrada por ésta en el cuerpo del plan, a menos que dicho plan se halle en formato electrónico, en cuyo caso su aprobación y enmiendas se registrará en soporte papel y se conservará junto con los certificados previstos en la Parte "A" del Código.
- 6.8. Si los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante a tomar las medidas de control y cumplimiento estipuladas en la regla XI-2/9 del Convenio, tienen motivos fundados para creer que el buque no cumple las prescripciones del capítulo XI-2 o de la Parte "A" del Código y el único medio de verificar o rectificar el incumplimiento es someter a revisión las prescripciones pertinentes del plan de protección del buque, el Capitán permitirá con carácter excepcional un acceso limitado a las secciones específicas del plan relativas al incumplimiento, dando posterior aviso a la Prefectura de los detalles de dicho incumplimiento y el acceso otorgado. No obstante, las disposiciones del plan relacionadas con la sección 9.4, subsecciones .2, .4, .5, .7, .15, .17 y .18, de la Parte "A" del Código se considera información confidencial y no serán sometidos a inspección, sin la debida intervención de esta Prefectura.
- 6.9. En el caso de los buques argentinos no alcanzados por el Código PBIP, que deben llevar un Certificado Nacional de Protección del Buque (CNPB), según el párrafo 9.4 de la presente Ordenanza, el plan de protección del buque podrá formar parte del Sistema de Gestión de la Seguridad del Buque (SGS). [\(Incorporado por DISFC-2018-1951-APN-PNA#MSG\)](#)

7. REGISTROS

- 7.1. Los registros de las actividades que abarca el Plan de protección del buque serán mantenidos, al menos, desde la última auditoría intermedia o de renovación.

8. VERIFICACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES

8.1. Verificaciones.

- 8.1.1. Los buques estarán sujetos a las verificaciones previstas en el Código PBIP.
- 8.1.2. La Prefectura podrá realizar las verificaciones adicionales y extraordinarias que estime oportunas.
- 8.1.3. La verificación y certificación del buque para la aplicación del Código PBIP se llevará a cabo a través de un régimen de auditorías, que seguirá en términos generales, los procedimientos establecidos para auditar el Sistema de Gestión de la Seguridad del Código IGS (Código Internacional de Gestión de la Seguridad operacional del buque y para la prevención de la contaminación).
- 8.1.4. El diagrama de flujo del Anexo 3 del presente Agregado, sirve de guía de referencia al proceso de Verificación y Certificación.

8.2. Expedición o refrendo del certificado.

- 8.2.1. Los certificados serán expedidos y refrendados por la Prefectura.
- 8.2.2. La Prefectura podrá, a petición de la Administración de un Gobierno contratante, someter a verificación a un buque de esa bandera y, si satisface las disposiciones del Código, expedirá un Certificado Internacional de Protección del Buque (CIPB). Cuando resulte procedente, refrendará también el certificado, de conformidad con lo previsto en el Código. En todos los casos la Prefectura informará a la Administración al expedir el certificado, adjuntando una copia del original y una copia del informe de verificación.

- 8.2.3. El Certificado internacional de protección del buque y el Certificado internacional de protección del buque provisional seguirán los modelos de los Anexos 4 y 5 del presente agregado.
- 8.2.4. Los buques que certifiquen según los párrafos 1, 9.3 y 9.5 de la presente Ordenanza llevarán el modelo de certificado pertinente, conforme a los anexos 7 y 8 del presente agregado. [\(Modificado por DISFC-2018-1951-APN-PNA#MSG\)](#)

8.3 Duración y validez del certificado.

- 8.3.1 La Prefectura podrá armonizar las fechas de vencimiento y de verificaciones con las respectivas del Certificado Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) previsto en la Resolución A 741 (18) en su forma enmendada.

9 BUQUES NO ALCANZADOS POR EL CÓDIGO PBIP, BUQUES QUE ENARBOLEN PABELLÓN DE ESTADOS QUE NO SEAN PARTE DEL CONVENIO Y BUQUES ALCANZADOS DE OTRAS BANDERAS AUTORIZADOS EFECTUAR CABOTAJE.

- 9.1 Aquellos buques o embarcaciones de bandera argentina, o extranjera autorizados a efectuar cabotaje nacional que no se hallen obligados a cumplir con las prescripciones del código PBIP, pero que participen en operaciones de la interfaz con instalaciones portuarias, o buques captados por el citado código deberán, a requerimiento de la instalación portuaria, de otro buque, o cuando lo determine el Jefe de la Dependencia Jurisdiccional, responsable de la protección en el área, acordar y registrar una Declaración de Protección (DP), según las prescripciones del código, para las operaciones de la interfaz buque - puerto y actividad buque - buque según corresponda.
- 9.2 Los buques que enarboLEN el pabellón de un Estado que no es un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS y que no es Parte del Protocolo 1988 relativo a dicho Convenio, no recibirán un trato más favorable, en consecuencia serán de plena aplicación las medidas de control y cumplimiento que establece el Convenio, debiendo en estos casos cumplimentar lo prescripto en el párrafo 9.1. de la presente, respecto de la Declaración de Protección.
- 9.3 Aquellos buques de bandera extranjera autorizados a efectuar cabotaje nacional, tipificados en la regla XI-2/2.1.1 del Convenio SOLAS enmendado además de las exigencias que la Administración de la bandera del buque establezca, deberán disponer de un Certificado Nacional de Protección del Buque (CNPB) expedido por la Prefectura para operar en aguas jurisdiccionales argentinas. [\(Modificado por DISFC-2018-1951-APN-PNA#MSG\)](#)
- 9.4 Aquellos buques o embarcaciones de bandera argentina que posean un Numeral de Arqueo Total (NAT) igual o mayor a TRESCIENTOS (300), incluidos los convoyes de remolque, empuje y tiro de Numeral de Arqueo Total (NAT) igual o superior a TRESCIENTOS (300) o que el conjunto traccionado sea igual o superior a este tonelaje, que naveguen u operen exclusivamente en el ámbito de la Hidrovía Paraguay-Paraná y no estén obligados a cumplir con las prescripciones del Código PBIP, deberán poseer un Certificado Nacional de Protección del Buque (CNPB). [\(Incorporado por DISFC-2018-1951-APN-PNA#MSG\)](#)
- 9.5 Aquellos buques que no se hallen obligados a certificar, y que de manera voluntaria cumplan las prescripciones del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP podrán solicitar su certificación en los términos de la presente Ordenanza.

10 DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN (DP).

- 10.1. Además de las circunstancias en las que los propios Planes de Protección de los Buques lo prevean, o los de las Instalaciones Portuarias, se confeccionará una Declaración de Protección (DP) cuando así lo disponga el Jefe de la Dependencia jurisdiccional de la Prefectura responsable de la protección en el área de la instalación portuaria o área donde opere el buque.

- 10.2. La Prefectura podrá disponer la necesidad de confeccionar una DP respecto de los buques con derecho a enarbolar la bandera argentina, como consecuencia de los resultados del proceso de certificación durante la evaluación de la protección del buque en las circunstancias que se determine, lo que se indicará debidamente en el plan de protección del buque.
- 10.3 Además de las circunstancias en las que los propios Planes de Protección de los Buques lo prevean, o los de las Instalaciones Portuarias, se confeccionará una Declaración de Protección (DP) cuando así lo disponga el Jefe de la Dependencia jurisdiccional de la Prefectura responsable de la protección en el área de la instalación portuaria o área donde opere el buque.
- 10.4 La Prefectura podrá disponer la necesidad de confeccionar una DP respecto de los buques con derecho a enarbolar la bandera argentina, como consecuencia de los resultados del proceso de certificación durante la evaluación de la protección del buque en las circunstancias que se determine, lo que se indicará debidamente en el plan de protección del buque.
- 10.5 Se podrá disponer la confección de una DP en los niveles de protección 2 ó 3, 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, durante la interfaz buque-puerto o mientras se lleven a cabo actividades operacionales buque a buque que entrañen un riesgo mayor para las personas, los bienes o el medio ambiente, o por razones propias del buque, incluidos cuestiones relativas al pasaje o a la carga, o por circunstancias particulares que se den en la instalación portuaria, o por una combinación de estos factores, se podrá disponer la confección de una DP.
- 10.6 En el caso de que un buque, una Instalación Portuaria, o una Autoridad Designada soliciten una DP a un buque de bandera argentina operando en jurisdicción extranjera, el Oficial de Protección del Buque (OPB) deberá acusar recibo de la solicitud, examinar las medidas de protección oportunas e informar a esta Autoridad Marítima por el medio y el canal que se establezca.
- 10.7 Un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) puede solicitar también la confección de una DP antes llevar a cabo operaciones de interfaz buque-puerto cuyo interés especial se haya mencionado expresamente en la evaluación de la protección de la instalación portuaria. Como ejemplos caben 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 de importancia desde el punto de vista económico, que justifiquen una DP.
- 10.8 El fin perseguido por la DP es garantizar que el buque y la instalación portuaria, u otros buques con los que realice operaciones de interfaz, acuerden un "modus operandi" 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.
- 10.9 La DP acordada deberá ser firmada y fechada por los intervinientes e intervenida por esta Autoridad Marítima cuando se confeccione en jurisdicción nacional, y en ella debe quedar constancia del cumplimiento de lo dispuesto en el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en la parte "A" del Código PBIP. Se debe especificar el periodo de vigencia de la DP y el nivel o niveles de protección pertinentes, así como los datos de contacto necesarios.
- 10.10 Cuando cambie el nivel de protección, será necesario revisar la DP o elaborar una nueva si corresponde.

10.11 La DP será redactada en español, y en un idioma común a la instalación portuaria y al buque o buques, según sea el caso.

11. **FORMACIÓN, EJERCICIOS Y PRÁCTICAS EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES.** (Incorporado por DISFC-2018-1951-APN-PNA#MSG)

11.1 El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) 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 Código PBIP.

11.2 El oficial de protección del buque deberá tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta los requisitos mínimos obligatorios para la expedición de títulos de suficiencia a oficiales de protección del buque, previstos en la Sección A-VI/5 del Código de Formación.

11.3 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 los requisitos mínimos de formación e instrucción en aspectos relacionados con la protección para toda la gente de mar, estipulados en la Sección A-VI/6 del Código de Formación.

11.4 Para garantizar la implantación eficaz del plan de protección del buque, se llevarán a cabo ejercicios como mínimo cada TRES (3) meses. Además, en los casos en que en un momento dado más del VEINTE Y CINCO (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 debería realizar un ejercicio en el plazo de una semana.

11.5 El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) garantizará la coordinación e implantación eficaces del plan de protección del buque mediante su participación en prácticas que se llevarán a cabo como mínimo UNA (1) vez al año, pero sin que transcurran entre una y otra más de DIECIOCHO (18) meses.

12 **CASOS PARTICULARES**

12.1 Los casos no contemplados en la presente Ordenanza y/o aquellos que por la naturaleza del servicio que cumplen, por el tipo de buque, o por el área geográfica de operación merezcan un tratamiento particular, serán analizados oportunamente por la Prefectura.

GUÍA PARA LA EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE (Punto 5.5.6 del Agregado N° 1)

1. INTRODUCCIÓN.

- 1.1. La evaluación de la protección del buque seguirá la secuencia establecida en el presente Anexo.
- 1.2. Incluirá un reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección, que abarcarán, como mínimo, los siguientes elementos:
 - 1.2.1. Identificación de las medidas, procedimientos y actividades preexistentes relativas a la protección;
 - 1.2.2. Identificación y evaluación de las principales actividades a bordo del buque que es esencial proteger;
 - 1.2.3. Identificación de las posibles amenazas a las principales actividades a bordo del buque y la probabilidad de que ocurran, a fin de establecer medidas de protección y ordenarlas por orden de prioridad; y
 - 1.2.4. Identificación de los puntos débiles, incluido el factor humano, de la infraestructura, la normativa aplicable y los procedimientos vigentes.

2. PROCESO DE EVALUACIÓN

2.1. Generalidades.

- 2.1.1. La *Evaluación de la Protección del Buque (EPB)* es una parte esencial e integral del proceso de desarrollo y actualización del *Plan de Protección del Buque (PPB)*.
- 2.1.2. El *Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM)* debe asegurar que la Evaluación de Protección del Buque se lleve a cabo en cada uno de los buques de la flota de la Compañía, aunque esto no significa que deba realizarla personalmente, garantizará que quienes lleven a cabo la tarea tengan los conocimientos necesarios.
- 2.1.3. La Evaluación de la Protección del Buque incluye una inspección de protección in situ considerando los siguientes elementos como mínimo:
 - 2.1.3.1. Identificación de las medidas, procedimientos y operaciones de protección y respuesta;
 - 2.1.3.2. Identificación y evaluación de operaciones claves del buque, incluyendo las áreas sensibles que deberían ser designadas áreas restringidas;
 - 2.1.3.3. Identificación de posibles amenazas al buque y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer y priorizar medidas de protección; y
 - 2.1.3.4. Identificación de debilidades o vulnerabilidades en el buque, incluyendo factores humanos en la infraestructura, las políticas y los procedimientos.
- 2.1.4. La Evaluación de la Protección y la inspección de protección "in situ" deben ser documentadas y guardadas por el *Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM)*.

- 2.1.5. Antes de comenzar la EPB, el OCPM puede aprovechar la información disponible sobre la evaluación de amenaza de los puertos en los cuales el buque recalará y de las instalaciones y sus medidas de protección, información que podrá ser proporcionada por la Prefectura. El OCPM, puede estudiar informes previos sobre necesidades de protección similares. Donde sea viable, el OCPM puede reunirse con las personas adecuadas en el buque y en la instalación para discutir el propósito y metodología de la evaluación.
- 2.1.6. El OCPM puede obtener y registrar la información requerida para dirigir la evaluación, incluyendo:
 - 2.1.6.1. El plano general del buque;
 - 2.1.6.2. La ubicación de áreas que deberían tener acceso restringido, como el puente, la sala de máquinas, cuarto de radio, espacios de aparatos de gobierno, etc.;
 - 2.1.6.3. La ubicación y función de cada punto de acceso al buque potencial y real;
 - 2.1.6.4. La ubicación de áreas potencialmente convenientes para polizones u otro personal ilegalmente a bordo del buque;
 - 2.1.6.5. La disposición de la cubierta expuesta incluyendo la medida de la altura de la cubierta sobre el agua y la altura desde el muelle a diferentes niveles de marea y a diferentes niveles de carga; cuando el buque se encuentre ubicado en una instalación portuaria;
 - 2.1.6.6. Los espacios de carga y la disposición de las provisiones;
 - 2.1.6.7. La ubicación donde se almacenan las provisiones y el equipo esencial de mantenimiento;
 - 2.1.6.8. El equipo de emergencia y stand-by disponible para mantener los servicios esenciales;
 - 2.1.6.9. Número, responsabilidad, y funciones de protección de la tripulación del buque;
 - 2.1.6.10. Equipo de protección y de seguridad existentes para la protección de pasajeros y tripulación;
 - 2.1.6.11. Rutas de evacuación y puntos de encuentro de los pasajeros que garantizan una evacuación segura y ordenada del buque;
 - 2.1.6.12. Acuerdos existentes con compañías de seguridad privadas que ofrezcan servicios de protección al buque / o a la instalación portuaria donde éste opere, en todos los niveles de protección; y
 - 2.1.6.13. Medidas y procedimientos de protección vigentes, incluyendo inspección, equipo de monitoreo y control, documentos personales de identidad, comunicaciones, alarma, iluminación, control de acceso, y otros sistemas adecuados.

2.2. Inspección de la Protección “In Situ”.

- 2.2.1. El OCPM debe asegurar que las medidas, procedimientos y operaciones de protección de cada buque, se examinen y evalúen para:

- 2.2.1.1. Asegurar el cumplimiento de todas las tareas inherentes a la protección;
 - 2.2.1.2. Monitorear las áreas restringidas para asegurar que sólo el personal autorizado tenga acceso;
 - 2.2.1.3. Controlar el acceso al buque;
 - 2.2.1.4. Monitorear las áreas de cubierta y las que rodean al buque;
 - 2.2.1.5. Controlar el embarque de personas y sus efectos (equipaje acompañado y no acompañado y efectos personales de la tripulación);
 - 2.2.1.6. Supervisar el manejo de la carga y la carga de combustible para consumo y los lugares de almacenaje del buque; y
 - 2.2.1.7. Cerciorarse de que la comunicación, información, y equipos específicos de protección del puerto se encuentren disponibles.
- 2.2.2. El Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM) debe asegurar que cada buque sea examinado y evaluado para identificar cada punto de acceso, incluyendo las cubiertas expuestas y su potencial uso por parte de individuos que podrían estar involucrados en actos ilegales. Esto incluye individuos que tengan acceso autorizado como así también aquellos que intenten ingresar en forma indebida.
- 2.2.3. El Oficial de Protección de la Compañía debe asegurar que las medidas, procedimientos y operaciones sean examinadas y evaluadas bajo condiciones de emergencia y de rutina, incluyendo:
- 2.2.3.1. Directivas de protección establecidas;
 - 2.2.3.2. Procedimientos de respuesta a acaecimientos de protección, incendio, u otras emergencias;
 - 2.2.3.3. Capacidad de supervisión de la tripulación, vendedores, técnicos de mantenimiento, trabajadores portuarios, etc., que accedan al buque;
 - 2.2.3.4. La frecuencia y efectividad de las patrullas de protección;
 - 2.2.3.5. El control en materia de protección en los puntos claves y otros sistemas de control de acceso;
 - 2.2.3.6. Sistemas y procedimientos para las comunicaciones relacionadas con la protección;
 - 2.2.3.7. Puertas, barreras, e iluminación de protección; y
 - 2.2.3.8. Equipo de vigilancia, si se encuentra instalado.
- 2.2.4. Las operaciones claves del buque que necesitan ser protegidas pueden incluir:
- 2.2.4.1. Operaciones de carga y provisiones del buque;
 - 2.2.4.2. Navegación, espacios de máquinas y estaciones de gobierno; y
 - 2.2.4.3. Seguridad de la tripulación y los pasajeros.
- 2.2.5. Las amenazas posibles a operaciones claves del buque pueden incluir:

- 2.2.5.1. Atentado con bombas;
 - 2.2.5.2. Sabotaje;
 - 2.2.5.3. Secuestro;
 - 2.2.5.4. Uso no autorizado del buque;
 - 2.2.5.5. Contrabando;
 - 2.2.5.6. Maltrato de la carga;
 - 2.2.5.7. Polizones;
 - 2.2.5.8. Piratería;
 - 2.2.5.9. Toma de rehenes;
 - 2.2.5.10. Vandalismo;
 - 2.2.5.11. Transporte de armas;
 - 2.2.5.12. Uso del buque para transporte de criminales y su equipo; y
 - 2.2.5.13. Uso del buque como arma.
- 2.2.6. La identificación de vulnerabilidades puede incluir:
- 2.2.6.1. Políticas conflictivas entre las medidas de protección y las de seguridad de la navegación;
 - 2.2.6.2. Asignaciones conflictivas de obligaciones relativas a la protección y las inherentes al buque;
 - 2.2.6.3. Limitaciones en la dotación para el cumplimiento de las guardias, que derivan en fatiga de la tripulación y en pérdida del estado de alerta;
 - 2.2.6.4. Deficiencias en la capacitación; y
 - 2.2.6.5. Equipo para las tareas de protección insuficiente, mal mantenido o de baja calidad.

2.3. Evaluación del riesgo.

- 2.3.1. Los conceptos tradicionales de **riesgo** asociado a la seguridad de la navegación miden **gravedad** y **frecuencia** entendiendo que ante iguales circunstancias la probabilidad de que ocurra un incidente será también igual para cada elemento involucrado.
- 2.3.2. Desde el punto de vista de la protección marítima se introduce un tercer factor en la ecuación, dicho elemento es la **vulnerabilidad**, denominada asimismo *predisposición*.
- 2.3.3. Este elemento se introduce ya que se trata de incidentes de tipo antrópicos (generados a partir de la intervención del elemento humano) y aún ante idénticas circunstancias, buques similares, en la misma situación, la *predisposición* de uno a sufrir un incidente de protección respecto a otro puede ser función de la bandera que

enarbola, la nacionalidad de la tripulación, la procedencia o destino de la carga o el próximo o último puerto.

- 2.3.4. Asimismo, esta definición de **riesgo** reemplaza el término **frecuencia** por el de **amenaza** considerando la naturaleza humana del factor.
- 2.3.5. La evaluación de la protección debe seguir un método con el objeto de no dejar de lado durante el proceso elementos que pueden afectar de manera significativa el nivel de riesgo y, por la misma circunstancia, no sobrestimar otros.
- 2.3.6. El concepto general de la evaluación apunta a que el nivel de riesgo debe mantenerse dentro de un rango mínimo, en consecuencia ha de variarse alguno de los tres factores de la ecuación, o una combinación de ellos, de manera tal que el riesgo no se sitúe en un rango inadmisibles.
- 2.3.7. Se parte de la idea primaria que, en la ecuación planteada, la única variable bajo el control del sistema de protección implementado a bordo es la **vulnerabilidad**, por lo que la evaluación de la protección se focalizará en ésta.

2.4. Pasos de la Evaluación.

2.4.1. Primer Paso: Determinación de los potenciales incidentes de protección (o suceso que afecta a la protección marítima).

Información:	Análisis sobre el terreno de los elementos que influyen en la protección del buque.
Método:	Técnica creativa de observación para la previsión de incidentes de protección potenciales.
Resultado:	Una lista exhaustiva de Incidentes de protección potenciales. (Ver Tabla 1)

Tabla 1: Lista de posibles incidentes de protección (la lista de incidentes y objeto de incidentes no es exhaustiva y solo debe apreciarse como referencia).

Incidente	Objeto del incidente
Ingreso por la fuerza y/o toma de control del buque	a. Dañar / destruir el buque con explosivos.
	b. Dañar / destruir el buque mediante operaciones / actos premeditados.
	c. Crear un incidente peligroso o de contaminación sin destruir el buque.
	d. Tomar rehenes / muerte, lesiones personales.
	e. Tomar el control de la carga con fines de robo.
	f. Utilizar el buque como herramienta para un acto ilícito.
Ataque externo al buque	a. Movilizar explosivos en las adyacencias. <ul style="list-style-type: none"> • Por la banda del buque, en el agua. • Desde la costa. • Debajo de la superficie.

	b. Atacando un blanco estático: <ul style="list-style-type: none"> • Con un buque. • Con un vehículo desde tierra.
	c. Lanzar o disparar armas desde cierta distancia.
Utilizar el buque como medio para transferir	a. Materiales, a ser usados como armas hacia el país o fuera de él. b. Personas hacia el país o fuera de él.
Utilizar el buque como medio para	a. Efectuar actividades ilícitas tales como: contrabando, tráfico de drogas, Polizonaje, inmigración clandestina u otros actos ilegales.

2.4.2. Segundo Paso: Análisis de la gravedad.

Información:	Resultado del primer paso.
Método:	Determinar, para cada incidente de protección posible, su gravedad potencial, medido en término de vidas humanas, impacto económico e impacto ambiental.
Resultado:	Una lista vinculada a la del primer paso con la gravedad potencial para cada incidente de protección determinado, asignando un índice de gravedad (IG) a cada incidente de protección. (Ver Tabla 2)

- 2.4.2.1. Cada incidente potencial debe ser evaluado en términos de la gravedad de las consecuencias del ataque. En el análisis del nivel de **gravedad** están incluidos tres componentes: fallecimiento o lesiones, impacto económico e impacto ambiental.
- 2.4.2.2. Para cada incidente de protección se debe evaluar el nivel o "la calificación" adecuada de la gravedad potencial. En la tabla siguiente se ofrecen criterios de calificación con sus referencias; se pretende que estas calificaciones constituyan amplias estimaciones relativas.
- 2.4.2.3. La "calificación adecuada" se basa en la utilización del componente de la gravedad que resulta con la calificación más elevada. Por ejemplo: si muertos y heridos e impacto económico resultan con una calificación moderada o "1" pero el impacto ambiental resulta en importante o "2", entonces al nivel general de gravedad se le asignaría un "2". No es necesario un cálculo preciso de estos elementos.

Tabla 2: Nivel de gravedad.

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

2.4.3. Tercer Paso: Determinación de la vulnerabilidad.

Información:	Resultado del primer paso.
Método:	Determinar, para cada incidente de protección potencial, su vulnerabilidad.
Resultado:	Una lista relacionada a la del primer paso con la vulnerabilidad de cada incidente de protección determinado, asignando un índice de vulnerabilidad (IV) a cada uno (Ver Tabla 3) asignando un puntaje por accesibilidad y protección orgánica es decir que cada incidente será evaluado en accesibilidad y protección orgánica, asignando un puntaje a cada rubro, el IV será la suma de ambos y por lo tanto fluctuará entre 2 y 6.

- 2.4.3.1. Para la evaluación inicial de la vulnerabilidad se considerarán únicamente, las estrategias y medidas de protección existentes y que efectivamente se estén aplicando al momento de llevarse a cabo la evaluación.
- 2.4.3.2. Evaluar la vulnerabilidad a partir de las estrategias y medidas de protección existentes brindará una mejor comprensión del riesgo global relacionado con el potencial incidente de protección y el modo en que las nuevas estrategias y disposiciones de protección mitigarán el riesgo. Después de realizar la evaluación inicial, se puede efectuar una apreciación comparativa con las nuevas estrategias y medidas de protección consideradas.
- 2.4.3.3. En la siguiente tabla se observa el puntaje, los criterios de vulnerabilidad y ejemplos de referencia. Se evaluará cada potencial incidente estudiado en los pasos anteriores para lograr un puntaje respecto de la protección orgánica y la accesibilidad (se considera que el propietario u operador del buque tiene un mejor control sobre estos dos elementos que componen el concepto de vulnerabilidad, en tanto que se desechan disponibilidad y resistencia del buque). Posteriormente, el resultado para cada uno de estos elementos se suman para obtener el puntaje total de vulnerabilidad. Dicha cifra se debe usar como *puntaje de vulnerabilidad* al evaluar cada incidente potencial en el próximo paso.

Tabla 3: Puntaje de Vulnerabilidad.

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

Buena capacidad de disuasión (El francobordo no facilita el acceso, los salientes del casco no son totalmente aptos para acceder, no hay cadenas o cables adecuados).	2	Capacidad de disuasión buena (por ejemplo, existe un plan de protección mínima, hay algunos elementos de comunicación, se cuenta con personal de seguridad con capacidad limitada respecto de la protección del buque, existen fuerzas de seguridad que aplican preventivamente las normas vigentes, hay sistemas de detección limitados).	2
Excelente disuasión (El francobordo imposibilita el acceso y el buque tiene barreras físicas para el acceso desde el muelle o desde el agua).	1	Excelente capacidad de disuasión planeada específicamente para evitar ataques; (se cuenta con elementos adicionales de protección disimulados, no visibles o aparentes).	1
ÍNDICE DE VULNERABILIDAD (IV).	Sumatoria del parcial de accesibilidad y parcial de protección orgánica (Para cada incidente potencial).		

2.4.4. Cuarto Paso: Establecer las medidas de protección.

Información: Listados de incidentes potenciales, gravedad y vulnerabilidad obtenida de los pasos anteriores.
Método: Comparativo.
Resultado: Una lista analítica de las medidas de mitigación a establecer.

- 2.4.4.1. La Compañía deberá determinar aquellos incidentes potenciales que afecten a la protección para los cuales resulta necesario poner en práctica estrategias de mitigación. Esto se logra analizando el incidente dentro de la Tabla 4, sobre la base del nivel de gravedad y el puntaje de la evaluación de vulnerabilidad.
- 2.4.4.2. Las categorías de mitigación son las que se mencionan en el “*punto 2. Definiciones*”, como **Mitigar, Considerar y Documentar**.
- 2.4.4.3. La Tabla 4 se ha diseñado como una herramienta de ayuda en el desarrollo del plan de protección del buque. Los “resultados” no deben considerarse como el único fundamento para disponer o alentar la necesidad de medidas específicas. Debe considerarse como una herramienta apta para la identificación de potenciales vulnerabilidades y en la evaluación de futuros métodos para su atención.

Tabla 4: Matriz de Vulnerabilidad y Gravedad.

		IV		
		2	3-4	5-6
IG	3	Considerar	Mitigar	Mitigar
	2	Documentar	Considerar	Mitigar
	1	Documentar	Documentar	Considerar

- 2.4.4.4. El OCPM utilizará la Tabla 5, para determinar qué incidentes potenciales exigen métodos de mitigación.
- 2.4.4.5. El Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM) o el

responsable de llevar a cabo la evaluación de la protección del buque, puede registrar los incidentes potenciales considerados (Tabla 1), el nivel de gravedad (Tabla 2), el puntaje para cada elemento de vulnerabilidad (Tabla 3), el puntaje total de vulnerabilidad y la categoría de mitigación (Tabla 4).

Tabla 5: Hoja de trabajo para determinar la mitigación.

Paso 1	Paso 2	Paso 3 Puntaje de Vulnerabilidad	Paso 4 Medidas de mitigación
Incidente / descripción (Tabla 1)	Gravedad (Tabla 2)	Accesibilidad + orgánico = IV (Tabla 3)	

2.4.5. Quinto Paso: Métodos para la puesta en práctica.

<p>Información: Listados de incidentes potenciales, gravedad, vulnerabilidad y de las medidas de mitigación de los pasos anteriores.</p> <p>Método: Comparativo.</p> <p>Resultado: Un listado analítico y reevaluado de las medidas de mitigación a establecer.</p>

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

2.4.5.2. El fin perseguido es reducir el riesgo asociado con el incidente potencial identificado, de modo que el resultado final de la fórmula de RIESGO permanezca dentro de los valores compatibles con el nivel de protección deseado. Debe tenerse en cuenta al considerar las estrategias de mitigación que es más factible reducir la **vulnerabilidad** que la **gravedad** o la **amenaza**.

2.4.5.3. Como guía durante la evaluación, se usará la Tabla 6 que figura a continuación.

Tabla 6: Guía de evaluación.

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

			puntaje total de protección.	
1.	1.			
	2.			
	...			
2.	...			

2.4.5.4. Los siguientes pasos corresponden a cada columna de la Tabla 6.

1. La Compañía debe analizar las estrategias de mitigación (medidas de protección) y registrarlas en la primera columna de la Tabla 6.
2. De acuerdo con los incidentes potenciales que afectan la protección de la Tabla 5, detallar todos aquellos que se verían afectados por la estrategia de mitigación seleccionada.
3. El nivel de gravedad permanece invariable, tal como se determinó en la Tabla 5 para cada incidente.
4. Volver a evaluar los puntajes de vulnerabilidad (Tabla 3) para cada elemento, teniendo en consideración la estrategia de mitigación para cada incidente.
5. Con el nivel de gravedad y el nuevo puntaje total de vulnerabilidad, use la Tabla 4 para definir las nuevas categorías de mitigación.

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

2.4.5.6. Cabe mencionar que si una estrategia de mitigación, considerada en forma individual, no hace decrecer la vulnerabilidad, se podrán considerar estrategias múltiples combinadas. Si se toman en cuenta las estrategias de mitigación de manera global, se podrá reducir la vulnerabilidad a un grado aceptable.

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

2.4.5.8. El OCPM debe tener en cuenta que algunas estrategias deben desplegarse en coincidencia con los distintos niveles de amenazas de protección establecidos por el Código PBIP. La **viabilidad** de una estrategia de mitigación podrá variar sobre la base del nivel de protección. Por lo tanto,

ciertas estrategias tal vez no estén justificadas en el Nivel 1, sino en los niveles 2 o 3. Por ejemplo, usar buzos para inspeccionar las estructuras sumergidas de los muelles y los buques podrá resultar innecesario en el nivel 1, pero podrá ser apropiado si existe una amenaza específica y/o un aumento del nivel de protección.

- 2.4.5.9. Como ejemplo de una posible medida de mitigación de la vulnerabilidad, una Compañía puede implementar patrullas de protección contratando personal adicional para detectar y prevenir que personas no autorizadas entren en los espacios debajo de la cubierta principal en un transbordador de pasajeros. Esta medida mejoraría la protección orgánica y puede reducir el puntaje de vulnerabilidad general. Esta opción, sin embargo, es específica para este escenario y también conlleva cierto costo. Otra opción sería asegurar todos los puntos de acceso a los espacios debajo de la cubierta principal. Esto puede reducir el puntaje de accesibilidad. Esta opción no requiere personal adicional y es una medida de mitigación pasiva.
- 2.4.5.10. La Compañía deberá desarrollar un proceso por el cual la protección, en general, sea continuamente evaluada considerando las consecuencias y vulnerabilidades, la pérdida de vigencia y modificaciones con el transcurso del tiempo, y qué estrategias de mitigación adicionales se pueden aplicar.

**PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE
(Punto 6.6.3 del Agregado N° 1)**

1. GENERALIDADES.

- 1.1. Cada Compañía, a través del Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM) o un responsable calificado supervisado por éste, debe desarrollar un programa de protección del buque efectivo que se base en procedimientos detallados que claramente definan las actividades de preparación, prevención, y respuesta que tendrán lugar en cada nivel de amenaza junto con las organizaciones, o el personal, que será responsable de llevar a cabo esas actividades. La Compañía debe documentar el programa de protección en el formato de Plan de Protección del Buque. Si bien el plan de protección no necesita incluir todos los procedimientos detallados para las variadas actividades que lo componen, estos procedimientos pueden figurar mencionados dentro del marco de trabajo del plan. Este último paso es necesario para establecer vínculos en común con la toma de conciencia general, la capacitación, y la ejecución del plan de protección.
- 1.2. El Plan de Protección del Buque debe contener una declaración clara enfatizando la autoridad del capitán. La Compañía debe establecer que el capitán tiene la autoridad y responsabilidad predominantes para decidir respecto de la protección del buque y solicitar asistencia a esta.
- 1.3. El Oficial de Protección de la Compañía debe desarrollar un plan de protección para cada buque. Al formularlo, debe:
 - 1.3.1. Realizar una amplia evaluación de la protección, y
 - 1.3.2. Basado en esta evaluación, desarrollar un Plan de Protección del Buque que implemente medidas y procedimientos de protección para los niveles de protección y que razonablemente lograrán los objetivos y metas del Código PBIP.
- 1.4. La Compañía debe asegurar que el Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM), el capitán, y el Oficial de Protección del Buque (OPB) reciban el apoyo necesario para cumplimentar sus deberes y responsabilidades respecto de la protección.
- 1.5. En un *Nivel de Protección 1*, la Compañía debe considerar las siguientes actividades, a través de las medidas de protección adecuadas, para identificar y tomar medidas preventivas contra incidentes potenciales de protección e incrementar la toma de conciencia respecto de las amenazas en general:
 - 1.5.1. Asegurar el cumplimiento de todas las obligaciones relativas a la protección;
 - 1.5.2. Vigilar las áreas restringidas para asegurar que sólo el personal autorizado tenga acceso;
 - 1.5.3. Controlar el acceso al buque;
 - 1.5.4. Vigilar las áreas de cubierta y las que rodean al buque;
 - 1.5.5. Controlar el embarque de personas y sus efectos;
 - 1.5.6. Supervisar el manejo de la carga y los combustibles

y los lugares de almacenamiento del buque; y

1.5.7. Cerciorarse de que las comunicaciones específicas de protección de la Instalación Portuaria se encuentren fácilmente disponibles.

- 1.6. En el Nivel de Protección 2, además de las medidas de protección de Nivel 1, la Compañía debe considerar otras medidas de protección para extender el área de conocimiento e incrementar las medidas de vigilancia para cada actividad, para identificar y tomar medidas preventivas rápida y efectivamente ante incidentes de protección.
- 1.7. En un Nivel 3, además de las medidas de protección de Nivel 1 y 2, la Compañía debe considerar las medidas de protección para incrementar la vigilancia mientras se restringe fuertemente el acceso para identificar inmediatamente y responder a incidentes de protección.
- 1.8. El Plan de Protección del Buque debe incluir procedimientos para responder y mitigar amenazas identificadas en la Evaluación de Protección del Buque. La Compañía debe desarrollar medidas de respuesta basadas en incidentes potenciales que amenazan la protección del buque. Estas medidas, sin limitarse a ello, deben abarcar lo siguiente:
 - 1.8.1. Proteger todos los accesos al buque para prevenir intrusos;
 - 1.8.2. Realizar una parada de emergencia del motor principal para prevenir su operación no autorizada;
 - 1.8.3. Proteger las operaciones que no son críticas para concentrar la atención en la respuesta;
 - 1.8.4. Alertar sobre un incidente a las autoridades del buque y costeras;
 - 1.8.5. Prestar asistencia a un buque cercano víctima de un acto ilegal que amenaza su protección;
 - 1.8.6. Responder a la detección de polizones o intrusos;
 - 1.8.7. Repeler abordajes;
 - 1.8.8. Reparar el desperfecto de un equipo de protección de a bordo;
 - 1.8.9. Revisar el casco bajo el agua o buscar en el buque en respuesta a amenazas de bomba;
 - 1.8.10. Especificar el tipo de comunicación a utilizar en caso de una violación a la protección, un acto ilegal, u otra emergencia; y
 - 1.8.11. Coordinar los procedimientos de respuesta con la instalación ribereña.
- 1.9. Cuando un buque se encuentra en un periodo de mantenimiento ex- tendido (por ejemplo, en dique seco) y/o está fuera de servicio, el propietario y/u operador puede considerar reducir las medidas de protección a condición de que haya una reducción del riesgo. El Plan

de Protección del Buque debe establecer en ese caso los procedimientos que regulen esta reducción de las medidas de protección y asimismo el mecanismo para restablecerlas luego de estos períodos de reducción.

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

1.10.1. Medidas y/o equipo diseñado para prevenir o desalentar la introducción de mercancías ilegales, armas prohibidas, sustancias y dispositivos peligrosos para uso contra personas, buques o puertos, y cuyo transporte no está autorizado para ser introducido a bordo del buque de ningún modo;

1.10.2. Identificación de áreas restringidas y medidas y/o equipos para la prevención de acceso sin autorización al buque y a las áreas restringidas a bordo;

1.10.3. Procedimientos para responder ante amenazas o violaciones a la protección y para el mantenimiento de las operaciones críticas del buque, o de la interfaz buque / instalación portuaria;

1.10.4. Procedimientos en caso de amenazas o violaciones a la protección que podrían exigir la evacuación del buque;

1.10.5. Obligaciones del personal con tareas y responsabilidades asignadas respecto de la protección;

1.10.6. Procedimientos para auditar las actividades de protección, procedimientos de capacitación, ejercicios, y zafarranchos asociados con el plan;

1.10.7. Procedimientos para la interfaz con actividades de protección de otros buques o instalaciones portuarias;

1.10.8. Procedimientos para la revisión periódica del plan y de actualización;

1.10.9. Procedimientos para informar incidentes de protección o sucesos que afecten la protección;

1.10.10. Identificación del Oficial de Protección del Buque y del Oficial de la Compañía para la Protección Marítima;

1.10.11. Procedimientos para asegurar la inspección, prueba, calibración, y mantenimiento de todo equipo de protección provisto a bordo; y

1.10.12. Procedimientos para informar, responder, y tratar con polizones y miembros de la tripulación detenidos.

1.11 La Compañía debe establecer procedimientos para restringir la difusión y disponibilidad de la información que contiene el plan considerando su confidencialidad. El acceso a los planes debe estar limitado a sólo aquellas personas que tengan necesidad operativa para conocerlo. Se debe mantener una copia del Plan de Protección del Buque en la Compañía, a bordo y una copia será

depositada en la Prefectura Naval Argentina.

2. ESTRUCTURA DEL PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE.

(En letra itálica se indican observaciones recomendatorias)

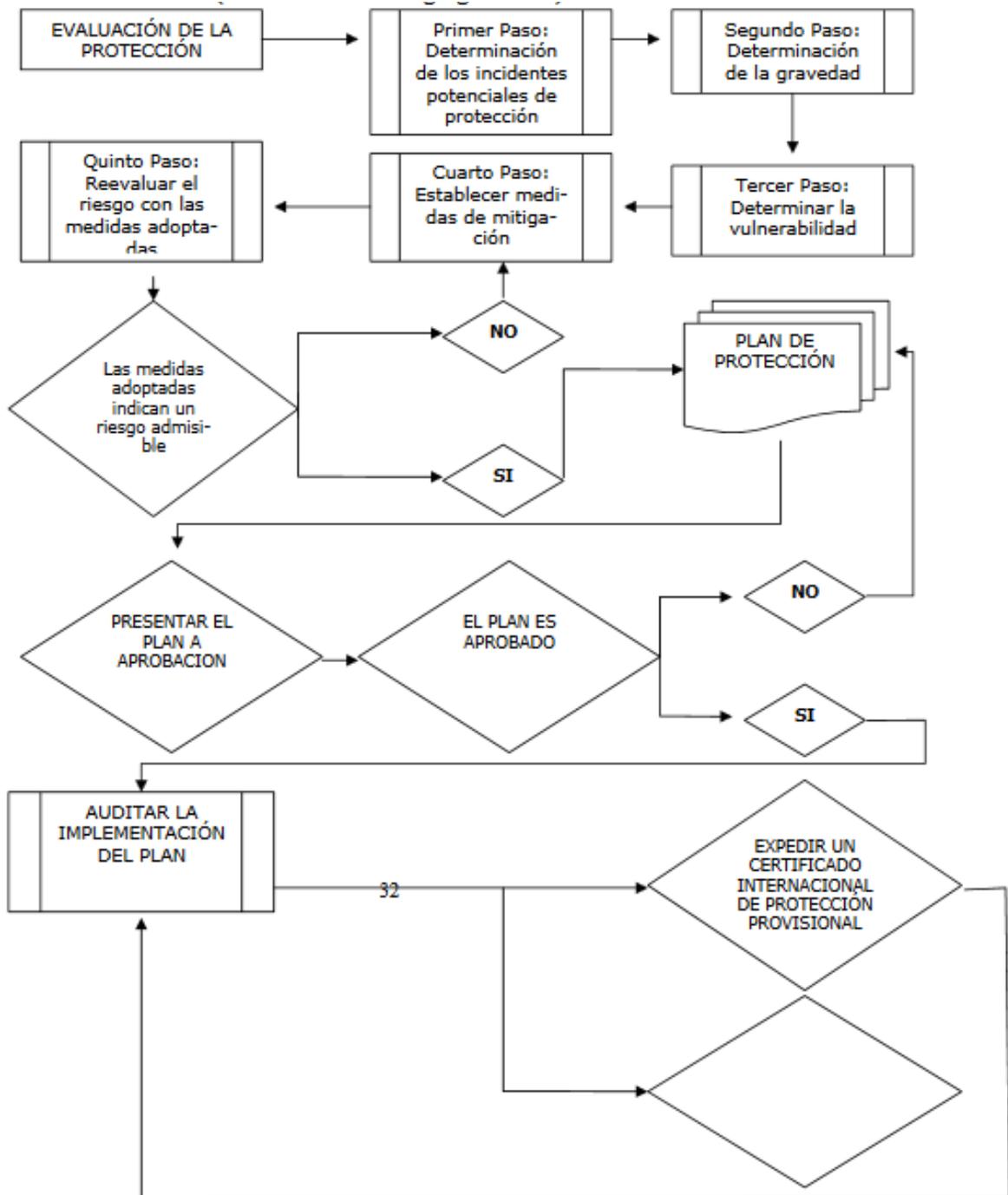
1. Introducción.
 - 1.1. Propósito y Objetivos. *(indicación sucinta del alcance y objetivos del plan)*
2. Detalles del Buque.
 - 2.1. Características Físicas del Buque. *(desde el punto de vista de la protección, indicar accesos, zonas vitales, áreas ciegas, etc.)*
3. Oficial de la Compañía para la Protección Marítima.
 - 3.1. Designación. *(identificación personal, contacto, procedimiento de relevo transitorio y definitivo)*
 - 3.2. Deberes y Responsabilidades.
4. Oficial de Protección del Buque.
 - 4.1. Designación. *(identificación del personal, contacto, procedimiento de relevo transitorio y definitivo)*
 - 4.2. Deberes y Responsabilidades.
 - 4.3. Enlace con los Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria. *(Procedimiento para coordinar medidas de protección, información, contacto etc.)*
5. Documentación del Plan.
 - 5.1. Procedimientos Periódicos de Revisión. *(revisión del sistema, reportes internos, retroalimentación del plan, participación de todos los niveles de a bordo, comité de protección de a bordo).*
 - 5.2. Protección y Control del Plan. *(protección física y accesibilidad a la información, difusión de medidas y acciones, confidencialidad).*
6. Comunicación y Coordinación con:
 - 6.1. La Instalación Portuaria.
 - 6.2. La Prefectura Naval Argentina y/o Autoridad designada en jurisdicción extranjera.
 - 6.3. La Compañía y el OCPM.
 - 6.4. Procedimiento de comunicación y coordinación específico con el buque o instalación portuaria donde se esté operando. *(lista de contacto y coordinación de medidas transitorias, a coordinar en cada operación)*
7. Evaluación de Protección del Buque. *(documentación elaborada previa al desarrollo del plan o sus enmiendas,*

documentación histórica de las evaluaciones aprobadas desarrolladas por la Compañía o una OPR)

8. Niveles de Protección Marítima y medidas asociadas.
 - 8.1. Niveles de Protección. *(Breve descripción de cada una de ellas).*
 - 8.2. Nivel 1. *(indicación de las medidas a implementar).*
 - 8.3. Nivel 2. *(indicación de las medidas a implementar).*
 - 8.4. Nivel 3. *(indicación de las medidas a implementar).*
9. Cumplimiento de las obligaciones de protección del buque.
 - 9.1. Deberes y responsabilidades del tripulante de guardia.
 - 9.2. Comunicación. *(interna del buque con el OPB, con las autoridades públicas responsables de la protección del puerto y con la instalación portuaria).*
 - 9.3. Reportes. *(procedimiento para documentar incidentes de protección, y cualquier otra comunicación interna dentro del sistema o por fuera de él).*
10. Vigilancia de las áreas restringidas. *(para asegurar que sólo las personas autorizadas tengan acceso).*
 - 10.1. Establecimiento de Áreas Restringidas.
 - 10.2. Métodos para vigilar las Áreas Restringidas.
 - 10.3. Dispositivos de Detección de Intrusos.
11. Control de acceso al buque.
 - 11.1. Medidas de control de acceso.
 - 11.2. Control de embarque de personas y sus efectos. *(pasajeros, proveedores, talleres de reparaciones y mantenimiento, funcionarios etc.)*
 - 11.3. Sistema de Control de Identificación del personal y del Visitante.
 - 11.4. Procedimientos de búsqueda y rastreo de personas o efectos no identificados.
12. Vigilancia de áreas de cubierta y áreas que rodean al buque.
 - 12.1. Métodos.
 - 12.2. Ronda de Protección, Procedimientos.

- 12.3. Vigilancia.
- 12.4. Procedimientos de Comunicación.
- 12.5. Iluminación.
- 13. Supervisión del manejo de la carga y de las provisiones del buque.
 - 13.1. Medidas de control de embarque.
 - 13.2. Procedimientos de detección y rastreo de carga o provisiones no identificados.
- 14. Interfaz Buque / Instalación Portuaria.
 - 14.1. Procedimiento para la interfaz con las Instalaciones Portuarias.
- 15. Capacitación y Ejercicios.
 - 15.1. Procedimientos para la capacitación, ejercitación y ejercicios asociados con la protección.
- 16. Planes de Contingencia.
 - 16.1. Amenaza de Bomba en el buque.
 - 16.2. Amenaza de Bomba a la instalación ribereña donde el buque está anclado.
 - 16.3. Evacuación del buque.
 - 16.4. Procedimientos de Protección estando en dique, en mantenimiento o cualquier otra circunstancia en que el buque esté subtripulado o fuera de las operaciones.
 - 16.5. Respuesta a incidentes de protección o actividad sospechosa en, o cerca del buque, incluyendo las disposiciones para mantener las operaciones fundamentales del buque.

**DIAGRAMA DE FLUJO DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN
(Punto 8.8.1.4. del Agregado N° 1)**



El presente diagrama es solo una guía, en todos los casos se deberá referenciar a la norma, SOLAS XI-2, Código PBIP o a la presente Ordenanza.

Modelo del Certificado Internacional de Protección del Buque

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE



REPÚBLICA ARGENTINA

(N° DE CERTIFICADO)

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

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 la República Argentina por la Prefectura Naval Argentina

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Puerto de matrícula:

Tipo de buque:

Arqueo bruto:

Número OMI:

Nombre y dirección 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.

Fecha de la verificación inicial / de renovación* base del 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)
(* Táchese según proceda)

REFRENDO DE LA VERIFICACIÓN INTERMEDIA

SE CERTIFICA que en una verificación intermedia efectuada de conformidad con 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 ENTRE
Y EL

FIRMA Y ACLARACIÓN

LUGAR

FECHA

REFRENDO DE VERIFICACIONES ADICIONALES

VERIFICACIÓN ADICIONAL ENTRE
Y EL

FIRMA Y ACLARACIÓN
LUGAR FECHA

VERIFICACIÓN ADICIONAL ENTRE
Y EL

FIRMA Y ACLARACIÓN
LUGAR FECHA

VERIFICACIÓN ADICIONAL ENTRE
Y EL

FIRMA Y ACLARACIÓN
LUGAR FECHA

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.

VERIFICACIÓN ADICIONAL ENTRE
Y EL

FIRMA Y ACLARACIÓN
LUGAR FECHA

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

VERIFICACIÓN ADICIONAL ENTRE
Y EL

FIRMA Y ACLARACIÓN
LUGAR
FECHA

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 1.3.4 de la parte A del Código PBIP, hasta el

FIRMA Y ACLARACIÓN
LUGAR
FECHA

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

FIRMA Y ACLARACIÓN
LUGAR
FECHA

(* Táchese 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:

FIRMA Y ACLARACIÓN
LUGAR
FECHA

Modelo del Certificado Internacional de Protección del Buque

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE



REPÚBLICA ARGENTINA

(N° DE CERTIFICADO)

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

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 la República Argentina por la Prefectura Naval Argentina

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Puerto de matrícula:

Tipo de buque:

Arqueo bruto:

Número OMI:

Nombre y dirección de la compañía:

Indíquese si el presente es un segundo certificado provisional expedido consecutivamente al inicial
Sí/No*

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)

(* Táchese según proceda)

NORMAS PARA LA EXPEDICIÓN DE LOS CERTIFICADOS PREVISTOS EN EL PUNTO 9.3 DEL AGREGADO 1 DE LA ORDENANZA.

1. OBJETO:

Establecer el procedimiento general de certificación de los planes de protección de los buques captados por el Punto 9.3 del Agregado 1 a la presente Ordenanza.

2. ALCANCE:

Los procesos de certificación de los planes de protección de los buques de bandera extranjera, captados por la Regla XI-2/2 del Convenio SOLAS en su forma enmendada, autorizados a efectuar cabotaje nacional.

3. PROCESO:

3.1. Los buques captados por el Punto 9.3 del Agregado N° 1 de la presente, que estén incluidos en un régimen de excepción y que, por imperio de dicho régimen reciban tratamiento de Bandera Argentina en un sentido amplio, tendrán un proceso de certificación que incluirá como mínimo:

3.1.1. Revisión del plan de protección.

3.1.2. Auditoria del mismo.

3.1.3. Certificación del sistema.

3.2. El tratamiento de Bandera Argentina en sentido amplio será considerado cuando, como mínimo se reúnan las siguientes condiciones:

3.2.1. Que la autorización otorgada por la autoridad competente no sea dada en términos precarios aunque dicha circunstancia no esté expresamente fijada en la misma.

3.2.2. Obligación de enrolar tripulación argentina.

Como ejemplo de orden general, se considera en estos casos los regímenes del Decreto 1772/91 o los charteos a casco desnudo del Decreto 1010/04.

3.3. Los buques captados por el referido Punto 9.3 y que no reúnan las condiciones de los dos puntos anteriores serán tratados en procedimiento que incluirá, como mínimo los siguientes pasos:

3.3.1. Certificación del sistema.

3.3.2. Verificación de la certificación de protección expedida por la Administración de la bandera o la organización que ésta reconozca.

3.3.3. Verificación de los procedimientos de comunicación con el Estado ribereño.

3.3.4. Verificación in situ de las medidas de protección implementadas.

3.3.5. Entrega a la Prefectura de una lista de contacto de respuesta a incidentes de protección.

3.3.6. Certificación del sistema.

3.4. El tratamiento según el punto anterior será dado a aquellos buques que en términos generales indican una excepción al ordenamiento nacional sobre la navegación de cabotaje, por ejemplo, las excepciones previstas en el Artículo 6° de la Ley de Navegación y Comercio de Cabotaje (Decreto 19.492/44 ratificado por Ley 12.980).

4. CERTIFICACIÓN:

- 4.1. Los certificados que se expidan a estos buques serán válidos solamente a los efectos de demostrar el cumplimiento de los aspectos de la presente ordenanza que le sean aplicables y no reemplazan las obligaciones que el buque establezca con su bandera.
 - 4.2. Los certificados serán expedidos bajo las condiciones de validez y verificaciones periódicas que rigen para los buques de bandera argentina. Su vigencia estará limitada a la vigencia de la autorización para efectuar cabotaje y podrán ser expedidos sucesivos certificados hasta completar el plazo de vigencia previsto para los certificados en el Punto 8 del Agregado N° 1 de la presente Ordenanza, manteniendo la periodicidad de verificaciones.
 - 4.3. El formato de los certificados será el de los Anexos 7 y 8 del presente Agregado, hoja A4 de NOVENTA (90) gramos.
-

CERTIFICADO NACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE



REPÚBLICA ARGENTINA

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

N° de Certificado

Expedido en virtud de las disposiciones del Punto 9.3/9.5 * de la Ordenanza 04-03 (DPSN) y del CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP),

Bajo la autoridad del Gobierno de la República Argentina por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

Nombre del buque: Número o letras distintivos: Puerto de matrícula:

Tipo de buque: Arqueo bruto: Número OMI:

Nombre y dirección de la compañía:

SE CERTIFICA:

- 1 Que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo han sido objeto de una verificación en sustancia equivalente a la de 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 / revisado *.

Fecha de la verificación inicial / de renovación* base del 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)

BUENOS AIRES

Fecha de expedición

(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

(* Táchese según corresponda)

(N° DE CERTIFICADO)

REFRENDO DE LA VERIFICACIÓN INTERMEDIA

SE CERTIFICA que en una verificación intermedia efectuada de conformidad con 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 ENTRE
Y EL

FIRMA Y ACLARACIÓN
LUGAR
FECHA

REFRENDO DE VERIFICACIONES ADICIONALES

VERIFICACIÓN ADICIONAL ENTRE
Y EL

FIRMA Y ACLARACIÓN
LUGAR
FECHA

VERIFICACIÓN ADICIONAL ENTRE
Y EL

FIRMA Y ACLARACIÓN
LUGAR
FECHA

VERIFICACIÓN ADICIONAL ENTRE
Y EL

FIRMA Y ACLARACIÓN
LUGAR
FECHA

CERTIFICADO NACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE PROVISIONAL

**REPÚBLICA ARGENTINA
PREFECTURA NAVAL ARGENTINA**



N° de Certificado

Expedido en virtud de las disposiciones del Punto 9.3/9.5 * de la Ordenanza 04-03 (DPSN) y del CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP), bajo la autoridad del Gobierno de la República Argentina por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

Nombre del buque:
Número o letras distintivos:
Puerto de matrícula:
Tipo de buque:
Arqueo bruto:
Número OMI:
Nombre y dirección de la compañía:

Indíquese si el presente es un segundo certificado provisional expedido consecutivamente al inicial Si/No*

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 el punto 9.3/9.5 * de la Ordenanza 04-03 (DPSN) la sección A/19.4 del Código PBIP.

El presente Certificado es válido hasta el.

Expedido en **BUENOS AIRES**
(Lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición

(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado)

(* Táchese según proceda)