



LATAR

Organización de Protección Reconocida

Mar del Plata - Argentina

website: latar.com.ar

**MANUAL PARA EL CURSO DE PROTECCIÓN
DE BUQUES E INSTALACIONES
PORTUARIAS**

**PARA PERSONAL QUE EJERZA ACTIVIDAD,
OFICIO O PROFESIÓN EN JURISDICCIÓN
PORTUARIA**



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

INDICE

Unidad 1	
<i>Los sucesos del 11 de septiembre.</i>	5
<i>Escenario mundial.</i>	6
<i>Las nuevas amenazas.</i>	8
<i>Repercusión y reacción de la comunidad marítima internacional.</i>	8
<i>Terrorismo y delitos conexos.</i>	9
<i>Modalidades delictivas</i>	10
Unidad II	
<i>El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).</i>	11
<i>Generalidades</i>	11
<i>Objetivos</i>	11
<i>Prescripciones funcionales</i>	12
<i>Definiciones</i>	12
<i>Niveles de protección</i>	13
<i>Ambito de Aplicación.</i>	14
<i>Certificaciones.</i>	15
<i>Autoridad de Aplicación.</i>	18
<i>Ordenanzas de la Prefectura Naval Argentina relacionadas.</i>	19
Unidad III	
<i>Protección de las Instalaciones Portuarias.</i>	20
<i>Puntos críticos.</i>	21
<i>Zonas restringidas.</i>	22
<i>Amenazas y vulnerabilidad.</i>	25
<i>Barreas de protección física y orgánica.</i>	29
<i>Control de acceso e identificación de personas y vehículos.</i>	35
<i>Normas de tránsito en zonas portuarias.</i>	39
<i>Tareas de protección.</i>	39
<i>Niveles de protección.</i>	41
<i>Contenido básico del Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias.</i>	41
<i>Equipos y procedimientos de vigilancia.</i>	43
<i>Alarmas de protección y dispositivos de comunicación.</i>	43
Unidad IV	
<i>Nociones de protección de los buques.</i>	44
<i>Vulnerabilidad.</i>	44
<i>Contenido básico del Plan de Protección del buque.</i>	45
<i>Zonas restringidas a bordo del buque.</i>	49
<i>Iluminación, control de los accesos e identificación del personal.</i>	49
<i>Equipos y procedimientos de vigilancia.</i>	50
<i>Alarmas de protección y dispositivos de comunicación.</i>	50
<i>Interfaz buque-puerto.</i>	51
Unidad V	
<i>Aspectos generales de las funciones que debe cumplir el Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias.</i>	52
<i>Oficial de la Compañía para la Protección Marítima.</i>	53
<i>Oficial de Protección del Buque.</i>	54
<i>Intervención de la Prefectura Naval Argentina.</i>	55



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

Unidad VI

<i>Operaciones de carga y descarga.</i>	56
<i>Manipulación de la carga.</i>	56
<i>Entrega de provisiones y combustibles al buque.</i>	58
<i>Control de equipaje no acompañado.</i>	61
<i>Circulación de personal a bordo de los buques y en las Instalaciones Portuarias.</i>	64
<i>Particularidades del puerto donde se desempeña el personal capacitado.</i>	64
<i>Actitud a adoptar por dicho personal ante indicios de hechos que puedan afectar la protección de los buques o de las Instalaciones Portuarias.</i>	64
Bibliografía	65





LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

UNIDAD I

Los sucesos del 11 de septiembre. Escenario mundial. Las nuevas amenazas. Repercusión y reacción de la comunidad marítima internacional. Terrorismo y delitos conexos. Modalidades delictivas.

Luego de los ataques terroristas contra los Estados Unidos de Norteamérica llevados a cabo el 11 de Septiembre de 2001, La Organización Marítima Internacional (OMI) declaró su determinación de trabajar, junto a los países interesados, para impedir que el transporte marítimo se convierta en blanco del terrorismo internacional y de otros actos ilícitos.

Durante el mes de diciembre de 2002 se aprobaron una serie de medidas que resultaron enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, Capítulos V y XI la adopción del "Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias" que entró en vigor a partir del 1º de Julio de 2004.

La Organización Marítima Internacional no había intentado regular hasta el momento mediante un Convenio obligatorio de la talla del SOLAS, aspectos relativos a la Seguridad Pública en Buques y Puertos, definidos en su traducción como PROTECCIÓN MARÍTIMA.

"LA PROTECCIÓN MARÍTIMA Y DE LOS PUERTOS" es un tema estrechamente vinculado con la creación de espacios en materia de seguridad para el desarrollo económico y comercial de nuestro país.

En el orden internacional es un asunto preocupante que adquirió prioridad en la agenda del gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, avalado por el resto de la comunidad internacional, en el que se ha decidido prevenir cualquier acto de esta naturaleza que constituya una amenaza a la paz y a la seguridad global.

Esta preocupación por parte de los Estados Unidos, fue lo suficientemente sólida como para impulsar a la comunidad marítima internacional y generarles las herramientas normativas necesarias para tratar de desterrar esta clase de hechos, instalando el concepto de sistema integral globalizado, para con los buques, pasajeros, tripulación, carga e instalaciones portuarias.

Esta preocupación por la seguridad de los buques tiene antecedentes remotos, afines a la Prefectura a partir de la condición de Fuerza de Seguridad especializada en ámbitos portuarios y navegatorios. Entre las amenazas a la seguridad se incluyen también,



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

además del terrorismo, actos ilícitos como piratería, ataques armados, migración ilegal, polizones y contrabando de armas, tráfico de drogas, etc.

La protección contra el terrorismo y otros ilícitos deja de ser desde ahora un hecho aislado para transformarse en un problema global que requiere atención global y solución global.

Sucintamente, las enmiendas contemplan modificaciones en el equipamiento de a bordo, la inclusión de un registro sinóptico continuo, aceleración de la entrada en vigor del sistema de identificación automático de buques, grabado del número OMI de identificación del buque, equipo de alerta de protección de buque, y fundamentalmente la adopción del Código de Protección del Buque y las Instalaciones Portuarias, hechos que implican la ejecución de planes de protección a bordo de los buques y de las instalaciones portuarias.

En el Código de Protección han aparecido nuevas figuras, tales como: el Oficial de Protección de la Compañía, el Oficial de Protección del Buque y el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria cuya capacitación y adiestramiento está a cargo de la Prefectura Naval Argentina. Estos actores tienen la responsabilidad de desarrollar e implementar los planes de protección que aprueba y certifica la Prefectura, de modo que la participación Institucional es de vital importancia en este proceso.

Entre las medidas adoptadas por nuestra Organización inmediatamente después de los hechos del 11 de septiembre de 2001, podemos citar la implementación de Sistemas de Control de personas, cargas y equipajes en las terminales de pasajeros; la reasignación de medios fluviales y aéreos para incrementar las actividades de vigilancia y prevención del delito; controles documentales tempranos a los buques que arriban; incorporación de nuevas tecnologías en los sistemas para el control del tráfico marítimo; encuestas de protección sobre eventuales amenazas u otros hechos ilícitos a los capitanes de los buques; instrucción y adiestramiento sobre control de equipajes, detección de explosivos, uso de scanners y arcos detectores de metales; capacitación sobre asistencia al turista y en general medidas que apuntan a plasmar el concepto de "SEGURIDAD INTEGRAL" tendiente a responder la requisitoria de la comunidad internacional en esa materia.

Como parte del proceso de toma de conciencia de esta cultura de la seguridad en el ámbito de actuación de la Prefectura, se expuso la temática general ante otros organismos afines como ser Aduana, Migraciones, Cámaras Navieras y portuarias, Consorcios de Gestión de Puertos y Representantes Sindicales.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

En la actualidad se continúan perfeccionando los procesos necesarios para la ejecución del sistema. Se han confeccionado las normas reglamentarias (ordenanzas marítimas) pertinentes; la instrumentación de nuevos cursos, seminarios, conferencias, visitas de evaluación a instalaciones portuarias, e interacción con otros organismos del estado vinculados al sector portuario.

Entre las conclusiones a que hemos de arribar se aprecia en primer lugar "QUE LA GLOBALIZACIÓN EXIGE A LOS PAÍSES EN DESARROLLO COLOCARSE A LA ALTURA DE LOS ESTÁNDARES INTERNACIONALES INCLUYENDO LA CUESTIÓN SEGURIDAD, ASPECTO QUE NO SERÁ VARIABLE DE AJUSTE". La seguridad se ha constituido en un factor decisivo para la continuidad del comercio exterior, afectado a las personas que operan a bordo en la interfaz buque-puerto.

La adopción de los recaudos de seguridad contemplados entre nuevas medidas marca la diferencia entre los que pueden pertenecer, o no al mundo del comercio internacional naviero.

Esta razón obliga a la Prefectura a contribuir al proceso con la mayor calidad y de la forma más eficiente posible.

Desde el punto de vista de la industria marítima, resulta vital conocer con claridad los propósitos. Debemos generar confianza en que las respuestas de seguridad se corresponden a nivel de amenaza a partir de una forma sensata y sistemática en su medición.

El Convenio es aplicable en términos generales a buques denominados "SOLAS" y a las instalaciones portuarias que operen con tales buques. No obstante, está librado a los Gobiernos Contratantes extender el alcance estas medidas a otros buques e instalaciones no captados inicialmente por la normativa, en la medida que afecten el nivel de protección deseado. Todo este esfuerzo destinado a cumplir las exigencias internacionales en materia de protección marítima obliga a nuestro sistema portuario a adecuarse a las exigencias internacionales y ajustar su nivel de protección para permitirle desarrollar nuestro comercio internacional.

Fuente: Prefectura Naval Argentina



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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.

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.

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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 * El nombre completo del Código es Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias y el abreviado, Código PBIP, 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.

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 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.

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.

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.

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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. 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.

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.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

UNIDAD II

El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP). Generalidades, objetivos, prescripciones funcionales, definiciones. Niveles de protección. Certificaciones. Autoridad de Aplicación. Ordenanzas de la Prefectura Naval Argentina relacionadas.

El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

Generalidades

El 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.

Objetivos

Los objetivos del Código Internacional para la Protección de los Buques y las instalaciones Portuarias, son los siguientes:

- 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 a 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; .
- 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;
- Garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección;
- 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
- Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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 a 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.

Definiciones

A los efectos del Código PBIP, se establecen las siguientes definiciones:

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

Regla: una regla del Convenio.

Capítulo: un capítulo del Convenio.

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.

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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 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.

Organización de Protección Reconocida (OPR): Organización autorizada por la Prefectura Naval Argentina, para realizar ciertas actividades relacionadas con la Protección (Confección de evaluaciones de riesgo, confección de planes de protección del buque e instalaciones portuarias, capacitación entre otras).

Niveles de Protección

El Código PBIP establece que los planes de protección deben especificar 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.

A continuación se describen los diferentes niveles de protección que establece el Código PBIP:

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

"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.

Ámbito de aplicación

El Código PBIP se aplica 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 gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y
- 3 unidades móviles de perforación mar adentro; y
- 4 las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

Sin perjuicio de las disposiciones de la sección 3.1.2 (buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500) , 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.

Los Gobiernos Contratantes basarán las decisiones que adopten con respecto a lo indicado en el párrafo anterior en función del resultado de una evaluación de la protección de la instalación portuaria llevada a cabo de conformidad con el Código.

El 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.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

Certificaciones

Todo buque al que se aplique el 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 o renovación del mismo, el cual 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 (Código PBIP) 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 del Código, y que 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 vence el certificado. Mediante esta verificación se garantizará que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se ajustan plenamente a los requisitos 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. Las verificaciones de los buques son competencia de los funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá delegar las verificaciones en una organización de protección reconocidas

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.

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 el Código y en el plan de protección del buque aprobado. Una vez efectuada una verificación por parte de la Administración, no se podrán llevar a cabo modificaciones sin la aprobación y el conocimiento de esta.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

Expedición o refrendo del certificado

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 del Código PBIP y que tendrá una duración de 5 años siempre y cuando se realicen las inspecciones correspondientes mencionadas anteriormente.

El certificado internacional de protección del buque se ajustará al modelo que figura en el apéndice del Código PBIP. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

La duración y validez del certificado internacional de protección del buque se expedirá para el periodo que especifique la Administración, que no excederá de cinco años.

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.

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.

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.

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 a condición de que se lleven a cabo, según corresponda, las verificaciones correspondientes, aplicables en los casos en que un certificado se expide por un periodo de cinco años.

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 seguridad 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.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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.

Todo certificado expedido dejará de ser válido en cualquiera de los casos siguientes:

- 1 si no se concluyen las verificaciones pertinentes dentro de los plazos especificados.
- 2 si el certificado no se refrenda de conformidad con lo prescrito en las condiciones que se establecen.
- 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.

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

copias de toda información relativa al certificado internacional de protección del buque o que pueda facilitar las verificaciones descritas.

Autoridad de Aplicación

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.

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.

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.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

Ordenanzas Marítimas relacionadas con la protección Marítima

Las siguientes Ordenanzas Marítimas se encuentran relacionadas con la Protección Marítima:

Ordenanza 1/1981: Régimen para los Serenos de Buques

Ordenanza 1/1994: Normas para el registro, habilitación y funcionamiento de las agencias privadas de vigilancia y custodia en ámbitos portuarios.

Ordenanza 4/2003: 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).

Ordenanza 6/2003: Normas para la obtención de la declaración de cumplimiento de instalación portuaria del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

Ordenanza 9/2003: Normas para el registro, habilitación y funcionamiento de las organizaciones de protección reconocidas.

Ordenanza 1/2004: Normas para la inscripción y habilitación del Oficial de Protección Portuaria y del Oficial de la Compañía para Protección Marítima

Ordenanza 1/2009: Normas para la presentación de la información de protección aplicables a buques extranjeros antes de la entrada a puertos de la República Argentina.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

UNIDAD III

Protección de las Instalaciones Portuarias. Puntos críticos. Zonas restringidas. Amenazas y vulnerabilidad. Barreras de protección física y orgánica. Control de acceso e identificación de personas y vehículos. Normas de tránsito en zonas portuarias. Tareas de protección. Niveles de protección. Contenido básico del Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias. Equipos y procedimientos de vigilancia. Alarmas de protección y dispositivos de comunicación.

Protección de las Instalaciones Portuarias.

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.

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 Código PBIP, 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.

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

actividades señaladas para el nivel 1, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del Código PBIP.

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 el nivel 1, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del Código PBIP.

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.

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 parte A, 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.

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.

Puntos críticos

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.

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

esté evaluando, y en qué medida podría reestablecerse rápidamente el funcionamiento normal.

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.

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.

Zonas restringidas.

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.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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.

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.

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.

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;



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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.

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.

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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, 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.

Amenazase y vulnerabilidad.

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

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.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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.

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.

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.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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

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.

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 refieren 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.

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 accesos o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones;
- 5 contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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

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.

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.

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,



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

puentes etc., que podrían eliminarse mediante medidas de carácter físico, tales como barreras permanentes, alarmas, equipo de vigilancia, etc.

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.

Barreas de protección física y orgánica.

A continuación procederemos a efectuar un recorrido por el texto de la Ordenanza ORDENANZA N° 06/03 (DJPM) TOMO 8 "RÉGIMEN POLICIAL" - NORMAS PARA LA IMPLEMENTACION DEL SISTEMA INTEGRAL DE PROTECCION PORTUARIA, a fin de conocer un poco más sobre las barreras de protección física y orgánica.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

Medios Técnicos Pasivos: (Seguridad física)

Protección Perimetral. Las Instalaciones Portuarias deben adecuar la protección perimetral existente e instalar según corresponda ajustado a las siguientes características:

Cerco Metálico. Alambrado tejido de alambre galvanizado de 3,8mm o de 5 cm. de ancho de malla, de altura superior a 2,40 m., con postes de cemento o metálicos colocados a una distancia adecuada que garantice su fortaleza y rigidez, y que tenga en su parte superior dispositivo antiescalamiento en ambos lados a 45º, con tres hileras de alambre de púas o equivalente (por ejemplo concertina, etc.). En la parte inferior deberá contar con un dispositivo de enclavamiento eficiente o fijado con una base de mampostería. Las caras exteriores e interiores del cerco deben estar despejadas de objetos y/o vegetación a una distancia como mínimo su altura (2,40 metros), a fin de garantizar la verificación de su integridad, permitir el control y tránsito del personal de vigilancia y favorecer la eficiencia de la iluminación. En caso de no poder adaptarse esta medida, en razón de las características constructivas de la instalación, deberá plantearse a la Dependencia Jurisdiccional a fin de ser analizada por un auditor de la Institución.

Cerco Mampostería. Los muros o paredes de mampostería deberán tener una altura superior a 2,40 metros, debiendo contar también con un coronamiento en su parte superior de un dispositivo antiescalamiento en ambos lados a 45º, con tres hileras de alambre de púas o medida equivalente (por ejemplo concertina, etc.). Las caras exteriores e interiores del cerco deben estar despejadas de objetos y/o vegetación a una distancia como mínimo su altura (2,40 metros), a fin de garantizar la verificación de su integridad, permitir el control y tránsito del personal de vigilancia y favorecer la eficiencia de la iluminación. En caso de no poder adaptarse esta medida, en razón de las características constructivas de la instalación, deberá plantearse a la Dependencia Jurisdiccional a fin de ser analizada por un auditor de la Institución.

Cerco Mixto Metálico / Mampostería / Edificios. Estas medidas físicas deberán cumplir con los aspectos técnicos que para cada caso en forma individual, se mencionan precedentemente (altura, dispositivo antiescalamiento, áreas despejadas, etc.). Si un edificio forma parte integrante del cerco perimetral, este deberá contar también en su parte superior y laterales hasta su unión con la pared o cerco componente de la protección perimetral, con un dispositivo antiescalamiento orientado hacia su lado externo a 45º con tres hileras de alambre de púas o equivalente (por ejemplo concertina, etc.).

Protección Perimetral Natural: (Barrancas, cerros, arroyos, etc.). Este tipo de perímetro, que por sus características no permita la instalación de barreras de protección física y



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

que forme parte del sistema de protección, deberá estar suficientemente iluminado a fin de permitir un adecuado control visual por parte del personal de vigilancia o de protección.

Barreras de Control. En los ingresos/egresos a las instalaciones deben colocarse barreras para control de vehículos, de accionamiento manual o mecánico, las que podrán ser independientes para cada sentido de circulación, construida preferentemente de metal, estas deberán ser suficientemente resistentes para evitar en la medida de lo posible el ingreso subrepticio de un vehículo a la instalación. Este sistema de protección podrá complementarse pudiéndose adoptar en tal sentido los sistemas de accionamiento manual, neumático o mecánico que por elevación de una rampa o sistema similar obstruya el ingreso/egreso de un vehículo en movimiento que intente eludir el control.

Portones de Acceso. Independientemente de la utilización de barreras para el control de vehículos, en los accesos a las instalaciones portuarias y acorde las estructuras edilicias de estas, deben instalarse portones de cierre metálico que puedan accionarse en forma manual o mecánica, con la misma altura que la protección perimetral (2,40 metros), con sistema antiescalamiento a ambos lados a 45º, con tres hileras de alambre de púas o equivalente y de cierre adecuado (pasadores, candado, cadena, etc.). En caso de no poder adaptarse esta medida, en razón de las características constructivas de la instalación, deberá plantearse a la Dependencia Jurisdiccional a fin de ser analizada por un auditor de la Institución.

Acceso Peatonal. Para el ingreso/egreso de personas a la Instalación Portuaria en forma peatonal, deben existir puertas con la aplicación de las medidas de control y registro establecidas en el Plan de Protección, las mismas deben cumplir con los requisitos de altura y protección exigidos para los portones. En caso de no poder adoptarse esta medida, en razón de las características constructivas de la instalación, deberá plantearse a la Dependencia Jurisdiccional a fin de ser analizada por un auditor de la Institución.

Terminales de Pasajeros. Las instalaciones portuarias, del Área III, que operen con buques de pasajeros deberán incorporar scanners para control de equipaje de mano y aquel no acompañado, como así también arcos detectores de metales y de mano para control en los accesos a las zonas de preembarque.

Muelles. En aquellos muelles que por su característica constructiva y que por efectos de mareas o bajantes pronunciadas queden expuestas partes de su estructura, se deben colocar cercos de protección en estos sectores, a fin de evitar que puedan ser utilizados para el acceso no autorizado de personas desde el agua y/o instalación de objetos que afecten la protección, sin que ello perjudique la normal operación de los buques.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

Protección Periférica de Edificios. Este tipo de protección comprende las medidas a implementar en las aberturas normales de un edificio, galpón, o toda construcción que se utilice en las Instalaciones Portuarias.

Áreas de Registro. La Instalación Portuaria debe tener en los accesos a la misma un lugar cubierto para funcionar en forma continua, independientemente de las condiciones meteorológicas, para el registro de personas, efectos personales y vehículos de las características con los que habitualmente opere, debiendo delimitarse de manera segura, a fin de evitar el contacto entre éstos y aquellos que no han superado dichos controles. La frecuencia y tipo de controles son los establecidos en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria. Las instalaciones que se encuentren dentro de una zona adyacente o planta, podrán considerar o adecuar este lugar en los accesos a estas zonas, cumpliendo las condiciones mencionadas precedentemente y adecuar los procedimientos hasta acceder a la instalación portuaria. Las instalaciones podrán prever un acceso alternativo para permitir el ingreso de aquellos vehículos cuyas dimensiones superan los estándares normales previstos para esa (grúas u otra maquinaria especial), el cual deberá mantener el nivel de seguridad descrito en la primera etapa.

Medios Técnicos Activos: (Seguridad electrónica).

Circuito Cerrado de Televisión. Las Instalaciones portuarias comprendidas en las en Área I, II y III deben emplazar como complemento de las distintas medidas de protección del sistema integral de seguridad, un circuito cerrado de televisión con capacidad de grabado, alcance y definición que permita la vigilancia en todo momento e incluso en circunstancias de visibilidad reducida de: 1. La Instalación Portuaria. 2. Accesos a ésta. 3. La interfaz buque-puerto. 4. Cerco perimetral en inmediaciones de la interfaz. 5. La Rada de espera de los Buques a operar, solicitados o a disposición de las Instalaciones Portuarias. (Cuando las características geofísicas, de distancia y visibilidad lo permitan). 6. Zonas Adyacentes (Playa de estacionamiento de camiones, trenes, etc.). 7. Depósitos de almacenamiento y Depósitos Fiscales. 8. Sectores destinados a la apertura y desconsolidación de contenedores. .

Medios Técnicos Activos: (Seguridad Electrónica). Sistema Automático de Detección de Intrusos. Las Instalaciones Portuarias en Área I, II y III deben instalar para reforzar la protección perimetral sistemas automáticos de detección de intrusos que permita alertar local o remotamente en forma temprana un intento de violación a las medidas de protección físicas colocadas, esto podrá ser mediante alarma visual y/o acústica, cuyo repetidor deberá estar instalado en el lugar donde se encuentre personal permanente de vigilancia o de respuesta ante una amenaza. Esta medida también podrá ser adaptada para activar un sistema de iluminación adicional en el sector afectado. Sistema de



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

Alarmas. Las Instalaciones Portuarias comprendidas en las Áreas I, II, III, IV y V deben instalar un sistema de alarma de detección de intrusos en aquellos edificios que por su destino u operación (guarda de planes, equipos informáticos, de comunicaciones, etc.) y recintos (galpones de carga, guarda de equipo de manipulación de la carga, etc.) dentro de la instalación, en zonas restringidas o que sin estar dentro de éstas, estén integrados a la operatoria portuaria, tanto desde el punto de vista comercial, como en los aspectos de seguridad. El repetidor de la alarma, que podrá ser visual y/o acústico, estará instalado en el lugar donde se encuentre personal permanente de vigilancia o de respuesta ante una amenaza. Sistema de control de ronda electrónica para Vigiladores. Las Instalaciones Portuarias comprendidas en las Áreas I, II, III, IV y V deben instalar un sistema electrónico de control de ronda de vigiladores, o Personal de Protección con tareas de rondín, que abarque puntos críticos y/o estratégicos de la instalación Portuaria. La Dependencia Jurisdiccional podrá requerir el historial de este sistema coordinando con la instalación portuaria el modo de remisión de esta base de datos. Control de Accesos a la Instalación Portuaria. Las Instalaciones Portuarias comprendidas en las Áreas I, II, III deben instalar un sistema de control de gestión y administración de accesos con la implementación de software y hardware que permitan llevar un control informático, con historial de entrada y salida de personas (permanentes y/o eventuales), vehículos y contenedores, adecuándose la información a incorporar a la base de datos del sistema, en función de la actividad operativa de cada instalación. Aquellas facilidades que se encuentren dentro de predios o zonas adyacentes de la misma empresa y que tengan incorporados este tipo de controles, podrán ser adaptadas para el acceso a la Instalación Portuaria. La Dependencia Jurisdiccional podrá requerir el historial de referencia coordinando con la instalación portuaria el modo de remisión de esta base de datos.

Medios Organizativos: (Planes, procedimientos, etc.)

Modificaciones de los Planes de Protección. Con la implementación de las medidas tendientes a la mejora continua del sistema integrado de seguridad descrita en la presente etapa, éstas serán incorporadas al Plan de Protección de la Instalación Portuaria.

Ventanas, claraboyas, etc. Las Instalaciones Portuarias deben instalar protecciones (rejas, rejillas, etc.) en las aberturas (ventanas, claraboyas, ventilación, etc.) de aquellos edificios (guarda de planes, equipos informáticos, de comunicaciones, etc.) y recintos (galpones de carga, guarda de equipo de manipulación de la carga, etc.) dentro de zonas restringidas y zonas adyacentes o que sin estar dentro de estas, estén integrados a la operatoria portuaria, tanto desde el punto de vista comercial, como en los aspectos de seguridad.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

Cerraduras de Seguridad. Las Instalaciones Portuarias deben instalar cerraduras de seguridad en las puertas de accesos principales o secundarios y que no sean puertas de emergencia de aquellos edificios (guarda de planes, equipos informáticos, de comunicaciones, tableros eléctricos, etc.) y recintos (galpones de carga, guarda de equipo de manipulación de la carga, etc.) dentro de la instalación, en zonas restringidas o que sin estar dentro de estas, estén integrados a la operatoria portuaria, tanto desde el punto de vista comercial, como en los aspectos de seguridad. Según el tipo de abertura se podrán utilizar cadenas y candados. 1.3. Medios Organizativos: (Planes, procedimientos, etc.).

Medios de Identificación. La Instalación Portuaria debe entregar al personal permanente o temporal de la misma, una tarjeta de identificación con la foto de la persona, nombre y apellido, cargo que ocupa y, mediante diferentes colores el área o sector para el cual se encuentra habilitado a transitar y permanecer. Estas medidas alcanzan tanto al personal efectivo de la instalación, como aquellos que en forma temporal realizan tareas relacionadas con la actividad portuaria como ser los estibadores, apuntadores, transportistas, proveedores, agentes marítimos, entre otros. La identificación de referencia será portada por el individuo en forma obligatoria en un lugar visible, desde el momento de su ingreso y durante su permanencia en la instalación. A las personas que ingresen en forma eventual, se les entregará una identificación de un color que indique a que sector puede tener acceso dicha persona y será portada por el individuo en forma obligatoria en un lugar visible, desde su ingreso y durante todo el tiempo que dure su permanencia en ésta. Los aspectos mencionados podrán adecuarse a los procedimientos de identificación previstos en los planes de protección respectivos. La instalación portuaria deberá coordinar con la Dependencia Jurisdiccional el modo de remisión (base de datos) del listado del personal permanente y temporal al que se extendió la identificación, actualizando dicha información a medida que se produzcan altas o bajas del listado original. Cuando se extiendan a personas eventuales una identificación, deberán registrarse en la base de datos correspondiente, la cual podrá ser verificada o solicitada por la Dependencia jurisdiccional.

Ejercicios y Prácticas. El personal de la instalación portuaria debe realizar ejercitación de todas las tareas de protección para los tres niveles. Los ejercicios estarán a cargo del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) y se harán como mínimo cada tres meses (18.5-Parte B – Código PBIP), en los cuales deben someterse a prueba los distintos componentes del plan de protección. La Dependencia Jurisdiccional podrá requerir una copia del desarrollo y resultado de cada ejercicio efectuado. El original será archivado en la instalación portuaria, llevándose el registro pertinente de estas actividades y sus participantes. Asimismo se realizará en las Instalaciones Portuarias una vez por año, pero sin que transcurran entre ellas más de 18 meses, prácticas de



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

actividades de protección con la participación del personal de la instalación y de la Prefectura Naval Argentina, coordinándose la misma con la Dependencia Jurisdiccional, previa presentación del desarrollo de la práctica de referencia. Se someterán a prueba las comunicaciones, coordinación, disponibilidad de recursos y la forma de hacer frente ante un suceso. Los ejercicios y prácticas eventualmente podrán ser desarrollados y coordinados por una Organización de Protección Reconocida (OPR), las que deberán cumplir en la Dependencia jurisdiccional los aspectos administrativos indicados precedentemente. En este aspecto y en los casos particulares que existan fundamentos, podrán pedir la asistencia de esta Institución a la Dependencia jurisdiccional.

Capacitación. Toda instalación portuaria estará obligada a capacitar a su personal en materia de seguridad y en prevención de ilícitos de acuerdo a las características y riesgos propios, generales y específicos de las tareas que desempeñan. La capacitación del personal deberá efectuarse por medio de conferencias, cursos, seminarios, clases y se complementarán con materiales educativos gráficos, medios audiovisuales, debiendo quedar registros de estas actividades, los cuales deberán ser presentados en caso de ser requeridos por la Prefectura Naval Argentina. Recibirán capacitación todos los sectores del establecimiento en sus distintos niveles según su incumbencia en el sistema de protección: 1. Nivel Superior (Dirección, Gerencia y Jefatura). 2. Nivel Intermedio (Supervisión de Líneas y Encargados). 3. Nivel Operativo (Trabajadores de Producción y Administrativos). Toda la instalación portuaria planificará en forma anual programas de capacitación para los distintos niveles, pudiendo esta Autoridad a través de la Dependencia Jurisdiccional requerir los programas de referencia. Los planes anuales de capacitación serán programados y desarrollados por los OPIP en las áreas de su competencia, eventualmente podrán ser desarrollados y coordinados por una Organización de Protección Reconocida (OPR), las que deberán cumplir en la Dependencia jurisdiccional los aspectos administrativos indicados precedentemente. En este aspecto y en los casos particulares que existan fundamentos, podrán pedir la asistencia de esta Institución a la Dependencia jurisdiccional.

Control de acceso e identificación de personas y vehículos.

El PPIP debe contener las medidas de protección aplicables a todos los medios de acceso a la instalación portuaria indicados en el mismo.

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.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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

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.

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.

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.

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.

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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.

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 deseen acceder a la instalación portuaria; y



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

6 utilizar buques de patrulla para incrementar la protección en las aguas del puerto.

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.

Control de personas y cosas

Procedimiento de inspección al ingreso

A la llegada a la Instalación Portuaria, el personal en control de acceso que efectúe la revisión del vehículo, así como las comprobaciones de identificación necesarias para superar el control de acceso, procederá de la siguiente manera:

Solicitar la credencial de acceso a puerto.

Inspección y requisa

Cualquier vehículo estará sujeto a inspección. Estas serán aleatorias en primera instancia, en nivel 1, en nivel 2 (se incrementa en función de los establecido en el PPIP y en nivel 3 (iden nivel 2), realizándose una intensiva caracterización de los ocupantes y de sus cargas.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

Los trabajadores podrán ingresar caminando o en vehículo y ambos casos deberán encontrarse debidamente habilitados ante la Prefectura Naval Argentina y Autoridad Portuaria.

Las requisas se efectuarán en tres niveles

Requisa aleatoria

En ella se revisará el exterior, incluyendo guardabarros y baúles.

Requisa en profundidad

Se efectuará en nivel 2 según lo establecido en cada PPIP

Requisa exhaustiva

Idem anterior

Normas de tránsito en zonas portuarias.

Dentro de la Jurisdicción del Puerto Mar del Plata, rige la ley de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires.

Tareas de protección.

Vigilancia de la protección de la instalación portuaria

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.

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.

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

continuamente, teniendo en cuenta los posibles efectos de las condiciones meteorológicas o de las interrupciones del suministro eléctrico.

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.

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.

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 de la instalación portuaria que pueda grabar las actividades en la instalación y en sus inmediaciones; y
- 3 prolongar al máximo el periodo de tiempo que pueda grabar el equipo de vigilancia



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

Niveles de protección.

Como ya mencionáramos anteriormente, existen 3 niveles de protección diferentes

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.

Contenido básico del Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias.

La preparación del plan de protección de la instalación portuaria (PIIP) 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.

El contenido de cada PIIP 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 PIIP. Al preparar el PIIP, es preciso tener en cuenta estas características y otras consideraciones de protección locales o nacionales, a fin de tomar las medidas de protección necesarias para reducir al mínimo el riesgo de que haya un fallo de protección y las consecuencias de los posibles riesgos. Los Estados Contratantes pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de los planes de protección de las instalaciones portuarias.

Todo PIIP 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;



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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.

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.

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 interin.

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

acerca de esta cuestión, especialmente con respecto a su aplicación a los buques que transporten mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas.

Equipos y procedimientos de vigilancia.

Registro de empresas autorizadas dentro de la Instalación Portuaria

Uno de los puntos críticos en la seguridad portuaria es la existencia de prestaciones de distintos servicios por parte de empresas externas a los distintos actores portuarios y la importancia que cada una de ellas se encuentre debidamente habilitada y cumplan con todos los requisitos legales para su funcionamiento.

En materia de seguridad se ha demostrado en varias oportunidades que el principal riesgo proviene del personal externo.

Es por ello que se debe hacer hincapié en mejorar constantemente los sistemas de control e información del personal que desarrolla su actividad en el ámbito portuario, como ser (estiba y desestiba, operaciones portuarias, aprovisionamientos, transportes, gestión de residuos, etc), motivo por el cual existe el registro de empresas portuarias.

A continuación podrán acceder al siguiente link <https://puertomardelplata.net/formularios/> donde podrán verificar los requisitos de inscripción de empresas para poder gestionar el ingreso a zona portuaria, en este caso el Puerto Mar del Plata.

Respecto al ingreso de personas y visitas, a modo de ejemplo pueden visitar el siguiente link <https://puertomardelplata.net/archivos/reglamento.pdf>

Comunicaciones y Coordinación

Los sistemas de comunicaciones deberán poseer enlace con: -La Prefectura -Otros Organismos (Aduana, Migraciones, Sanidad de Fronteras, etc.) -El Oficial de Protección del Buque (OPB) - Los responsables de procedimientos implementados para la prevención de incendios y seguridad de la navegación. -Procedimientos y formato de aviso preestablecido que permita evaluar y clasificar la emergencia.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

UNIDAD IV

Nociones de protección de los buques. Vulnerabilidad. Contenido básico del Plan de Protección del buque. Interfaz buque-puerto. Zonas restringidas a bordo del buque. Iluminación, control de los accesos e identificación del personal. Equipos y procedimientos de vigilancia. Alarmas de protección y dispositivos de comunicación.

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.

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.

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.

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.

Los OCPM y los OPB deben elaborar procedimientos que permitan:

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

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

Además de las orientaciones que figuran para elaborar el PPB, este 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;



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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

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 planchada de desembarco;

3 rampas de acceso;

4 puertas de acceso, portas, portillos, ventanas y portalones;

5 amarras y cadenas de ancla; y

6 grúas y maquinaria elevadora.

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.

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

interpeladas, lo que puede requerir el establecimiento de un sistema adecuado de identificación permanente o temporal para el personal y los visitantes, respectivamente. Cualquier sistema de identificación que se implante a bordo debe coordinarse, en la medida de lo posible, con el que utilice la instalación portuaria. Los pasajeros deben poder demostrar su identidad mediante su tarjeta de embarco, billete etc., pero no se les permitirá acceder a las zonas restringidas a menos que estén supervisados. El PPB debe incluir disposiciones para que los sistemas de identificación se actualicen con regularidad, y para que los abusos sean objeto de una sanción disciplinaria.

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.

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.

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;



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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.

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;



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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

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.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

El PPB debe garantizar la existencia de principios y prácticas claramente definidos para controlar el acceso a todas las zonas restringidas.

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.

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.

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.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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.

Interfaz buque-puerto

Es la 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.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

UNIDAD V

Aspectos generales de las funciones que debe cumplir el Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias, el Oficial de la Compañía para la Protección Marítima, el Oficial de Protección del Buque. Intervención de la Prefectura Naval Argentina.

Oficial de Protección de la Instalación Portuaria

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.

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;



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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.

Oficial de la Compañía para la Protección Marítima

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.

Además de las que se estipulan en otras secciones del Código PBIP, 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;



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

- 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.

Oficial de Protección del Buque

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

Además de las que se estipulan en otras secciones del Código PBIP, 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;



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

Intervención de la Prefectura Naval Argentina

En junio de 2006, el Honorable Congreso de la Nación Argentina ratificó por [Ley 26108](#) a la Prefectura Naval Argentina como Autoridad de Aplicación del Código PBIP



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

UNIDAD VI

Operaciones de carga y descarga. Manipulación de la carga. Entrega de provisiones y combustibles al buque. Control de equipaje no acompañado. Circulación de personal a bordo de los buques y en las Instalaciones Portuarias. Particularidades del puerto donde se desempeña el personal capacitado. Actitud a adoptar por dicho personal ante indicios de hechos que puedan afectar la protección de los buques o de las Instalaciones Portuarias.

Operaciones de carga y descarga

Manipulación de la carga

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.

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.

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

4 comprobar los precintos u otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

Las inspecciones de la carga pueden realizarse mediante:

1 examen visual y físico; y

2 equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

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.

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.

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.

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:



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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

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.

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.

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;

2 asegurarse de que las provisiones del buque se estiban de forma segura inmediatamente.

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.

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;



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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

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.

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.

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.

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

Desde el propio buque se debe poder vigilar en todo momento y en cualquier circunstancia el buque y sus alrededores. Para tal vigilancia podrá utilizarse:

1 alumbrado;



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

2 guardias, vigilantes y personal de guardia en cubierta, incluidas patrullas; y

3 dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

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.

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.

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.

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.

En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales necesarias para incrementar la capacidad de observación, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- 1 aumentar de la frecuencia y detenimiento de las patrullas de protección;



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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.

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.

Control de Equipaje No Acompañado

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.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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.

Circulación del personal a bordo de los buques y en las Instalaciones Portuarias

Desde el propio buque se debe poder vigilar en todo momento y en cualquier circunstancia el buque y sus alrededores. 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.

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.

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.

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

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.

En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales necesarias para incrementar la capacidad de observación, 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.

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.

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



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

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.

La circulación dentro de la Instalación Portuaria, se regirá por los requisitos establecidos en el PPIP.

Particularidades del Puerto Mar del Plata

A continuación podrán acceder al siguiente link <https://puertomardelplata.net/formularios/> donde podrán verificar los requisitos de inscripción de empresas para poder gestionar el ingreso a zona portuaria, en este caso el Puerto Mar del Plata.

Respecto al ingreso de personas y visitas, a modo de ejemplo pueden visitar el siguiente link <https://puertomardelplata.net/archivos/reglamento.pdf>

Podrán visitar la página web del Puerto Mar del Plata www.puertomardelplata.net

Actitud a adoptar cuando detecten algún hecho que ponga en riesgo la Protección de un buque captado por el Código PBIP y/o la Instalación Portuaria.

En caso de identificar al personal de OPIP y/o afectado a la protección marítima dará aviso inmediato, también podrá hacerlo ante el Personal de vigilancia más cercano y/o en control de acceso.



LATAR

Organización de Protección Reconocida
Mar del Plata - Argentina
website: latar.com.ar

BIBLIOGRAFIA

Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 y su Protocolo en 1988

Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

<https://www.argentina.gob.ar/prefectura naval>

Ordenanza 1/1981: Régimen para los Serenos de Buques

Ordenanza 1/1994: Normas para el registro, habilitación y funcionamiento de las agencias privadas de vigilancia y custodia en ámbitos portuarios.

Ordenanza 4/2003: 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).

Ordenanza 6/2003: Normas para la obtención de la declaración de cumplimiento de instalación portuaria del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

Ordenanza 9/2003: Normas para el registro, habilitación y funcionamiento de las organizaciones de protección reconocidas.

Ordenanza 1/2004: Normas para la inscripción y habilitación del Oficial de Protección Portuaria y del Oficial de la Compañía para Protección Marítima

Ordenanza 1/2009: Normas para la presentación de la información de protección aplicables a buques extranjeros antes de la entrada a puertos de la República Argentina.