

CONGRESO MACSA

Las Palmas, 6 y 7 Mayo 2015



La Organización Marítima Internacional:
situación actual y actividades futuras en
materia de facilitación del transporte
marítimo internacional y protección

Navegación segura y protegida en mares limpios



OMI – Organismo especializado de las Naciones Unidas

- Sede en Londres
- Presupuesto anual superior a 30 millones de libras esterlinas
- Secretaría – 265 funcionarios
- 50 nacionalidades

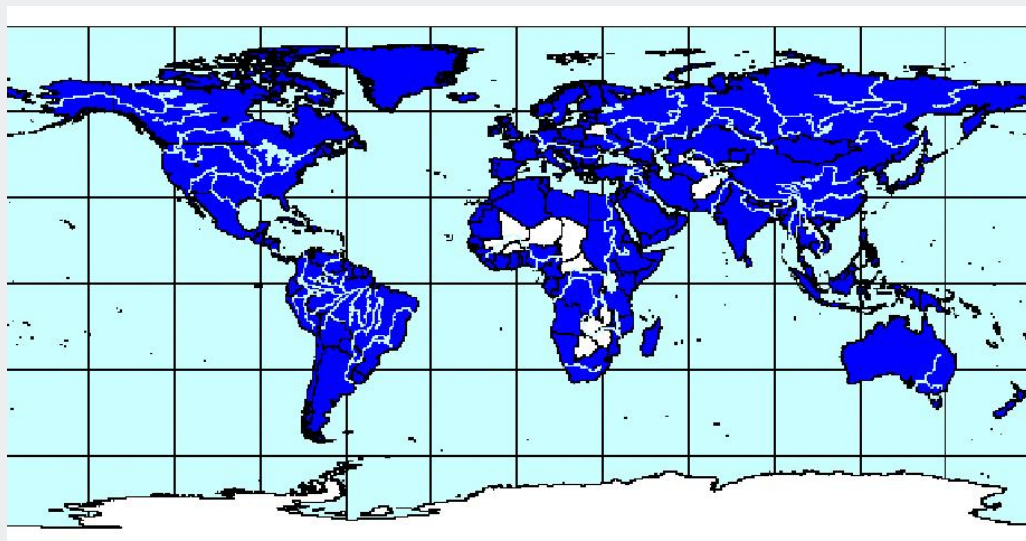


Contribuciones por Estados Miembros de abanderamiento

Panamá	£5.44m	18.08%
Liberia	£3.14m	10.42%
Islas Marshall	£2.16m	7.17%
Singapur	£1.62m	5.38%
Reino Unido	£1.37m	4.56%
Bahamas	£1.32m	4.39%
China	£1.19m	3.95%
Malta	£1.15m	3.81%
Grecia	£1.04m	3.45%
Japón	£1.01m	3.36%

Cobertura global

- 171 Estados Miembros
- Tres miembros asociados
- IGO y ONG participan como observadores



Estructura de la OMI

- Asamblea
- Consejo – 40 Miembros
- Comités:
 - Seguridad Marítima (MSC)
 - Protección del medio marino (MEPC)
 - Jurídico (LEG)
 - Facilitación (FAL)
 - Cooperación técnica (TCC)



Subcomités

- Subcomité de proyecto y construcción del buque (SDC)
- Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR)
- Subcomité de factor humano, formación y guardia (HTW)
- Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE)
- Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (NCSR)
- Subcomité de transporte de cargas y contenedores (CCC)
- Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III)



Proceso de adopción de medidas en la OMI

Accidente /
Idea, desarrollo

Propuesta al
Comité
correspondiente

Debate,
remisión al
Subcomité
Grupo
de trabajo

Elaboración de un
proyecto de regla,
circular, código o
resolución

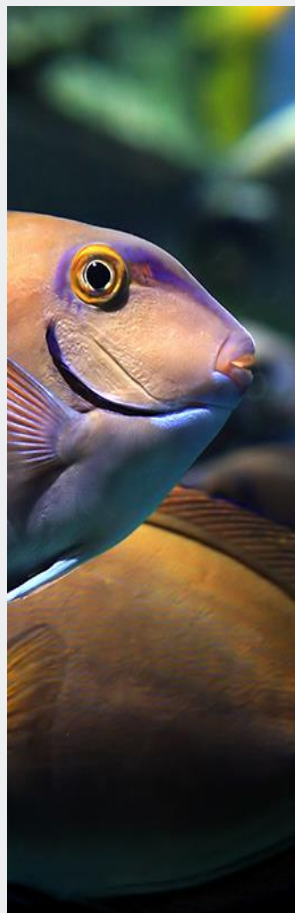
**Adopción de
una regla
nueva**



Ámbito de aplicación de la normativa elaborada por la OMI

• SOLAS	162 Partes	98.60% arqueo mundial
• Líneas de carga	161 Partes	98.59% arqueo mundial
• MARPOL	152 Partes	98.58% arqueo mundial
• COLREG	156 Partes	98.59% arqueo mundial
• Código de formación	158 Partes	98.62% arqueo mundial

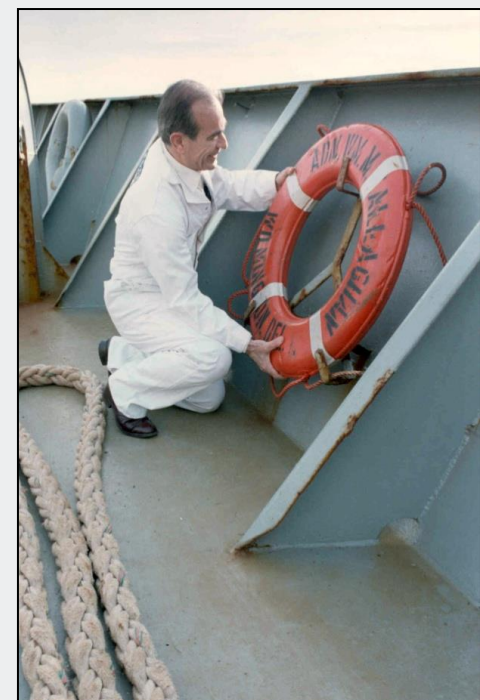
Ámbito de aplicación de la normativa elaborada por la OMI



- Alrededor de 50 convenios y protocolos
- Cientos de códigos, circulares y recomendaciones
- Cubren prácticamente la totalidad de los aspectos del negocio marítimo:
 - Diseño
 - Construcción
 - Equipo
 - Mantenimiento
 - Tripulación

Implantación – Distribución de las responsabilidades

- Los Estados de abanderamiento es sus buques
 - sociedades de clasificación
 - sistema de auditorías voluntarias -
primeras auditorías en 2006; 71 auditorías llevadas a cabo
(Diciembre 2014)
 - el plan obligatorio entra en vigor en 2016
 - El ciclo de auditorías es de 7 años
- Control por el Estado rector del puerto
- Estados “ribereños”: restricciones de libertad de
navegacion en función del área
- La OMI no tiene un mandato de “policía”



Cooperación técnica

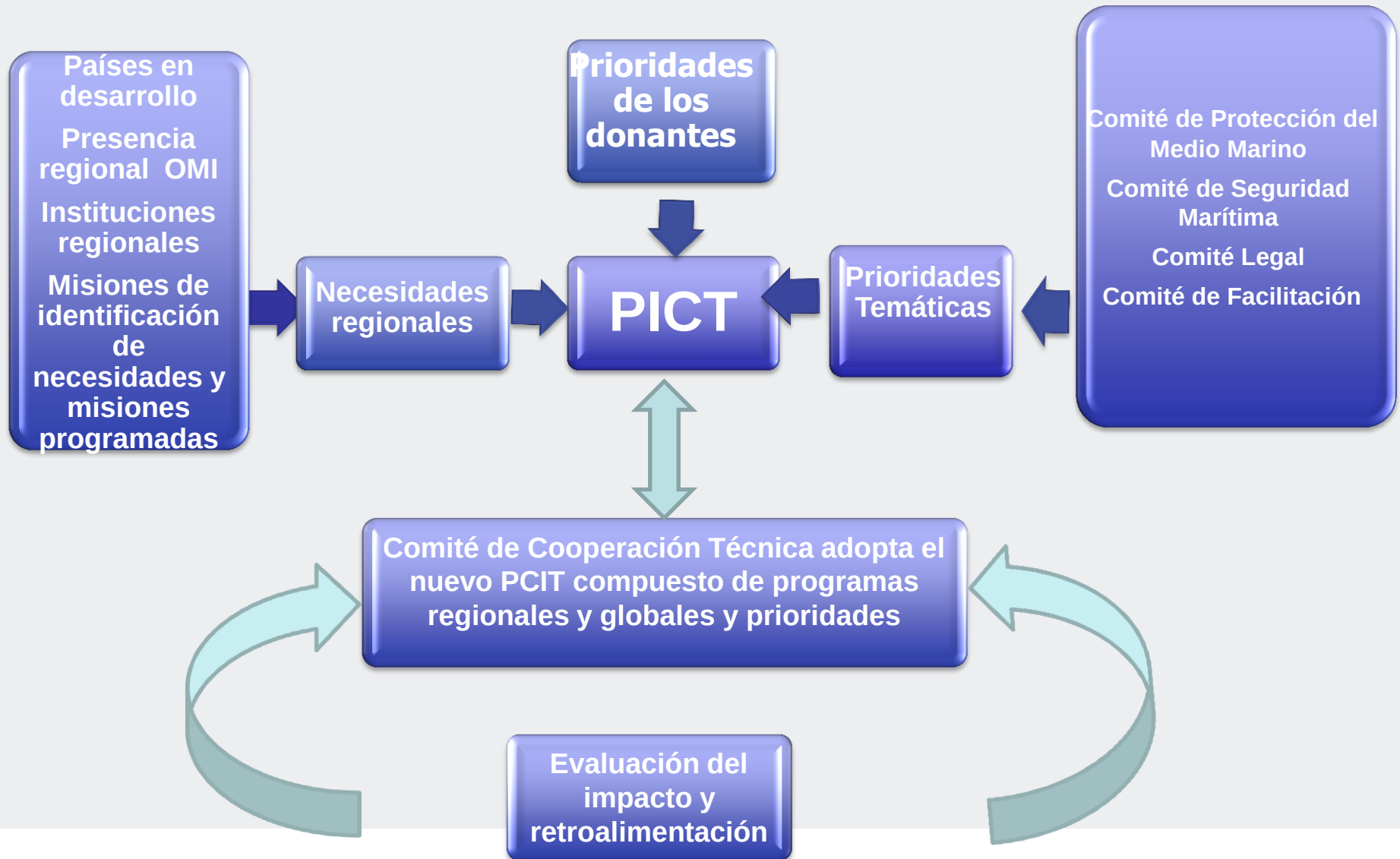
- Equilibrio a través de recursos
- Evaluación de necesidades
- Donantes – cualificación, financiación, formación
- Universidad Marítima Mundial,
Instituto de Derecho Marítimo Internacional



Fuentes de financiación del Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT):

- fondo de la OMI de Cooperación Técnica;
- programas globales de la OMI;
- países donantes;
- sector privado (shipping & industria portuaria);
- organizaciones no gubernamentales;
- bancos de desarrollo regionales y
- particulares.

Proceso del PICT



IMPORTANCIA DE LA FACILITACION EN EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL

- El transporte es un motor de la economía nacional ya que abre el mercado nacional a la exportación.
- El transporte marítimo mueve más del 80 % del volumen del transporte mundial y el 70 % de su valor: estas cifras son mayores en países en desarrollo.
- Desde 1970 ha crecido una media del 3.1% anual, hasta un volumen estimado de 8.7 billones de toneladas en 2011
- Expectativa: crecer un 36% en 2020 y el doble en 2036
- La OCDE estima que:
 - los costes asociados a documentación en el transporte suponen hasta un 7 % del comercio internacional anual (12,000 billion US\$).
 - la simplificación de los procedimientos permitiría una reducción de costos del orden del 2 al 15 por ciento del valor de las mercancías.

- Complejidad del tráfico a través de los puertos: diferentes actividades+diferentes autoridades competentes+intereses de los particulares.
- Las autoridades requieren documentos diferentes pero que contienen campos de información comunes (nombre del buque, número OMI, identidad de la carga...etc)
- El factor tiempo en el transporte tiene clara repercusión en los costes: el flete de un buque es muy elevado, y los retrasos producen aumento de costes.
- Disminuir la burocracia innecesaria para reducir tiempos de escala de los buques: determinación de documentación necesaria para la tutela del control de estado del puerto, pero procurando reducirla al mínimo imprescindible+ mejora procedimientos.
- Una buena política para la mejorar la facilitación es una herramienta poderosa para mejorar la economía del país y para reducir la pobreza.

-
- Soluciones para mejorar la facilitación del transporte marítimo:
 - Mejorar la coordinación entre las autoridades, y de las autoridades con los intereses privados
 - Compartir información
 - Disminuir al mínimo imprescindible los documentos exigibles,
 - Mejorar los procedimientos
 - Adopción de sistemas de ventanilla única, física o electrónica

World Bank's Doing Business 2015

País	Datos estadísticos	Ranking tráfico fronteras	Nº Documentos	Tiempo (días)	Coste en US\$ por contenedor
Singapur	US\$) 54040 Población 5,4 m	1	Export: 3	6	460
			Import: 3	4	440
Uzbekistan	(US\$) 1900 Población 30,2 m	189	Export: 11	54	5090
			Import: 13	104	6452
Senegal	Renta per capita (US\$) 1070 Población 14,1 m	79	Export: 6	12	1225
			Import: 6	14	1940
Cabo Verde	Renta per capita (US\$) 3630 Población 0,5 m	101	Export: 7	20	1125
			Import: 7	20	925
Marruecos	Renta per capita (US\$) 3030 Población 33 m	31	Export: 4	10	595
			Import: 6	14	970
Nigeria	Renta per capita (US\$) 2760 Población 173,6 m	159	Export: 9	23	1564
			Import: 13	34	1960
Argelia	Renta per capita (US\$) 5290 Población 39,2 m	135	Export: 8	17	1270
			Import: 9	26	1330
España	Renta per capita (US\$) 29180 Población 46,6 m	30	Export: 4	10	1310
			Import: 4	9	1400

CONVENIO PARA FACILITAR EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL

- Adopción: 9 Abril de 1965
- Número de Gobiernos Contratantes: 115
- 59 Estados Miembros de la OMI no son parte
- Estados Miembros de la OMI del Continente Americano que no son parte: Guatemala, Costa Rica, Bolivia, Paraguay, Antigua y Barbuda, Belize, Granada, Haiti, Jamaica, San Vicente y las Granadinas.

Características del Convenio FAL

- Es un tratado de carácter obligatorio, pero que da gran flexibilidad.
- Objetivo: evitar demoras innecesarias en el tráfico marítimo, estimular la cooperación entre los países, y asegurar lo más posible un alto grado de uniformidad en la documentación y procedimientos para la llegada, estancia y despacho.
- Ámbito de aplicación: todos los buques excepto buques de guerra y embarcaciones de recreo. Se aplica por igual a buques de altura y buques de cabotaje
- Estructura: 16 artículos y un anexo con 7 capítulos
- Contiene disposiciones en dos niveles:
 - “Normas” son aquellas medidas que se consideran indispensables y factibles de aplicar en el tráfico marítimo.
 - “Prácticas recomendadas” son aquellas cuya aplicación son consideradas como deseables o convenientes.

- Capítulo 1: Definiciones y disposiciones generales
- Capítulo 2: Llegada, permanencia y salida de buques
- Capítulo 3: Llegada y salida de personas
- Capítulo 4: Polizones
- Capítulo 5: Llegada, permanencia y salida de la carga y otros efectos
- Capítulo 6: Sanidad pública y cuarentena, incluidos servicios veterinarios y fitosanitarios
- Capítulo 7: Disposiciones diversas

Lista de Estados Miembros de la OMI que no son parte del FAL

Angola
Antigua y Barbuda
Bahrein
Belice
Bolivia (República Plurinacional de)
Bosnia y Herzegovina
Brunei Darussalam
Camboya
Comoros
Islas Cook
Costa Rica
República Democrática del Congo
Djibouti
Guinea Ecuatorial
Eritrea
Etiopía
Granada
Guatemala
Guinea-Bissau
Haití
Jamaica

Kazajstán
Kiribati
Kuwait
Malawi
Malasia
Maldivas
Mauritania
Mongolia
Marruecos
Mozambique
Myanmar
Namibia
Nepal
Omán
Pakistán
Papua Nueva Guinea
Paraguay
Filipinas
Qatar
República de Moldavia

San Vicente y las Granadinas
San Marino
Santo Tomé y Príncipe
Arabia Saudita
Islas Salomón
Somalia
Sudáfrica
Sudán
La ex República Yugoslava de Macedonia
Timor-Leste
Togo
Turquía
Turkmenistán
Tuvalu
Uganda
Emiratos Arabes Unidos
Zimbabwe

Otros instrumentos de la OMI en materia de facilitación

- Directrices para el uso de los certificados electrónicos (FAL.5/Circ.39/Rev.1)
- Compendio revisado de la OMI sobre Facilitación y comercio electrónico (FAL.5/Circ.40)
- Directrices para el establecimiento de un sistema de ventanilla única en el transporte marítimo (FAL.5/Circ.36).
- Directrices sobre medidas relativas a la mejora de la recuperación del comercio marítimo en caso de un problema en la cadena global de transporte (FAL.6/Circ.16)
- Directrices revisadas para la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para la resolución rápida en los casos de polizonaje (Resolution FAL.11(37))
- Manual explicativo del Convenio FAL (FAL.3/Circ.202)

Resultado del FAL 39 (Septiembre 2014)

- Aprobación de las enmiendas al Anexo del Convenio FAL, que serán adoptadas por FAL 40 en Abril 2016.
- FAL.5/Circ.39, sobre Directrices para el uso de certificados electrónicos
- Aprobación de un nuevo punto de la agenda de trabajo para el bienio 201-2017, relativo al desarrollo de unas directrices sobre protección de la red de transporte marítimo de ataques informáticos.
- Prototipo de ventanilla única marítima

Enmiendas al Convenio FAL relativas a los sistemas de intercambio electrónico de información

- ✓ **FAL 40** en Abril de 2016 va a adoptar un nuevo anexo al Convenio FAL, que entre otras cosas va a hacer que la autoridades públicas tengan que adoptar todas las medidas necesarias para establecer sistemas de intercambio electrónico de información a más tardar tres años de su adopción, es decir, en Abril de 2019.
- ✓ Habrá un periodo de transición adecuado en cada país antes de que la utilización de los sistemas adquiriera carácter obligatorio, y se dispondrá un periodo de transición de al menos 12 meses para el uso obligatorio de los sistemas, a contar desde la fecha de introducción de tales sistemas.
- ✓ Durante ese período transitorio, las autoridades públicas deberían permitir, durante un periodo de transición, que la información requerida para los trámites de despacho se presente tanto en forma electrónica como en papel

Enmiendas al Convenio FAL relativas a los sistemas de intercambio electrónico de información

- ✓ Las nuevas enmiendas aconsejan el uso de ventanillas únicas para evitar la duplicación de información.
- ✓ Se alentará a que se realice el intercambio de datos de conformidad con las correspondientes normas de las Naciones Unidas, incluida la norma de intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte, de las Naciones Unidas (Naciones Unidas/EDIFACT), u otras normas acordadas internacionalmente, tales como el lenguaje XML.
- ✓ Al introducir nuevos formatos de mensajes electrónicos, las autoridades públicas deberían continuar permitiendo el uso de los formatos existentes de mensajes electrónicos, de acuerdo con las partes interesadas.

Proyecto de la OMI relativo a un prototipo de ventanilla única marítima

- Para facilitar el cumplimiento de las nuevas exigencias del Convenio FAL, la OMI está desarrollando el proyecto de un prototipo de ventanilla única marítima, que se llevará a cabo en las siguientes fases:
 - ✓ Primera fase: La OMI ha realizado una encuesta por vía electrónica en 13 países en los que ha realizado actividades de cooperación técnica en los últimos tres años (Bahrain, Egipto, Peru, Antigua y Barbuda, Chile, Costa Rica, Malasia, Myanmar, Angola, Congo, Kenia, Turquía y Camboya) para identificar la situación actual y las necesidades de los países en materia de ventanilla única .
 - ✓ Segunda fase: sobre la base de esa información, los consultores seleccionados prepararan los requerimientos de usuario y los criterios de diseño, con la intención de facilitar la selección de la empresa o países interesados en desarrollar el prototipo. Además proporcionará sus costes estimados.

Proyecto de la OMI relativo a un prototipo de ventanilla única marítima

- El resultado de estas dos fases van a ser presentados al MSC 95 y TC 65 en el mes de junio de 2015, con el fin de que el proyecto se incluya en el PICT del próximo bienio 2016-2017.
- Sujeto a la aprobación del TC 65, el proyecto será desarrollado por expertos en IT y despacho de buques. Una vez completado, se implantará en uno de los países que participaron en la fase 1.
- La ventanilla única marítima desarrollado por la OMI estará centrada en la facilitación del despacho de buques, pasajeros, tripulación, y en conexión con la información relacionada con la carga, utilizando para ello la información de los formularios FAL establecidos en el Convenio FAL.

Santa Maria – Enero 1961



Achille Lauro – Octubre 1985





ANTECEDENTES SOBRE LAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

Tras el ataque al Achille Lauro de 1985, el Comité de Seguridad Marítima aprobó las siguientes recomendaciones para los buques de crucero:

- .1 nombramiento en el Gobierno de una **Autoridad Designada (AD)** responsable de la protección de los buques de pasaje y de las terminales de pasajeros
- .2 nombramiento de un **oficial de protección** por las compañías de buques de crucero
- .3 nombramiento de un **oficial de protección del buque** en cada buque de crucero
- .4 Elaboración de un **plan de protección del buque** para cada buque de crucero, **aprobado por la AD**
- .5 nombramiento de un **oficial de protección de la instalación portuaria** en terminales de buques de crucero
- .6 Realización de una inspección de protección en las instalaciones portuarias de cada puerto de buques de crucero
- .7 Elaboración de un **plan de protección de la instalación** para cada instalación de buques de crucero, **aprobado por la AD**



ANTECEDENTES SOBRE LAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

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

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

Tratado SUA 1988: Represión actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima

- Apoderarse o ejerza control sobre buques y plataformas
- Actos de violencia contra una persona a bordo
- Destruya o dañe un buque o su carga, o una plataforma
- Coloque un artefacto o sustancia para destruir o dañar un buque o una plataforma
- Destruya o cause daños importantes en las instalaciones de navegación marítima
- Difunda información falsa
- Lesione o mate a cualquier persona, en relación con la comisión o tentativa de comisión de cualquiera de los delitos anteriores



**Protección en las
plataformas fijas
Protocolo SUA**

USS Cole – Octubre 2000



Limburg – Octubre 2002



Superferry 14 – Febrero 2004



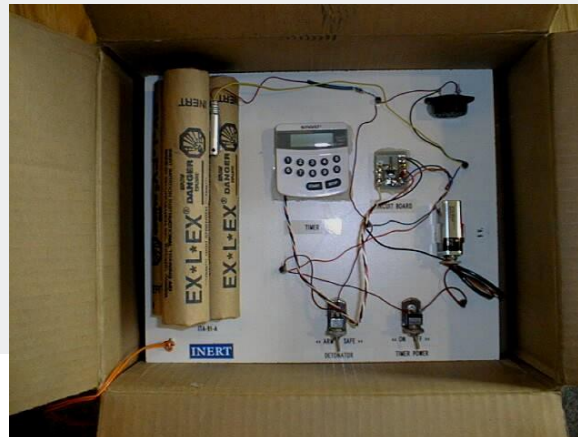
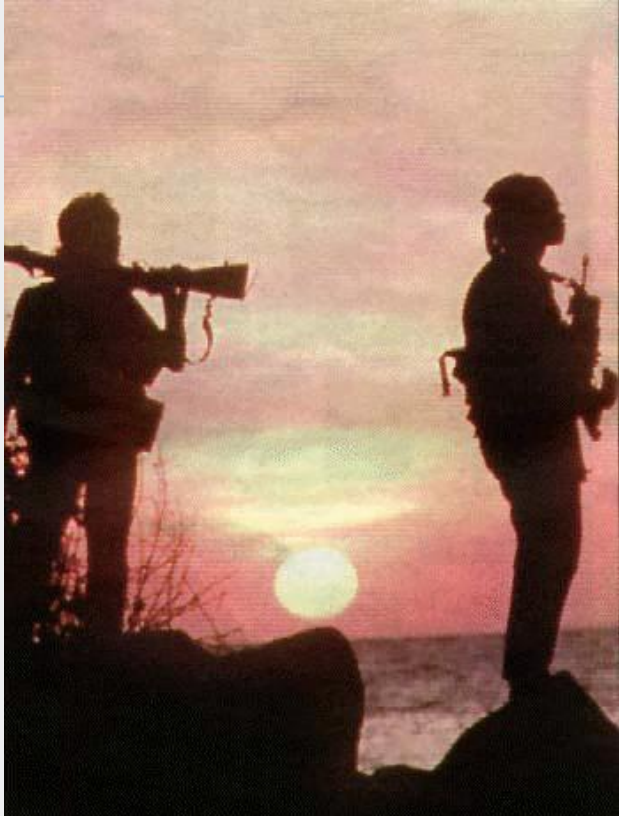
11 September 2001



Terrorismo y Armas de Destrucción Masiva



Sabotajes



Polizones



Tráfico de drogas y de armas





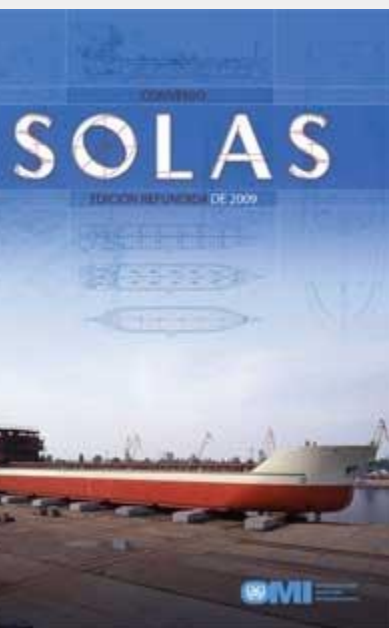
ENMIENDAS DE 2002 AL CONVENIO SOLAS

- **Conferencia de los Gobiernos Contratantes del SOLAS adoptó enmiendas relacionadas con la Protección de los buques y de las instalaciones portuarias.**

- **Enmiendas al SOLAS:**

- ✓ **Enmiendas al Capítulo V (Implementación temprana del SIA)**
- ✓ **Capítulo XI se convierte en XI-1 y se enmienda el Número de Identificación del Buque y nueva regla Registro Sinóptico Continuo**
- ✓ **Nuevo Capítulo XI-2 "Medidas Especiales para la mejora de la Protección Marítima"**

- **Las enmiendas comprenden 13 reglas obligatorias del Capítulo XI-2 del SOLAS, y el Código PBIP**





Código PBIP: entró en vigor el 1 de Julio de 2004



- **El Código está enfocado a que el buque puede ser una amenaza**
- **Los tripulantes, que no son expertos en materia de protección marítima, pueden llevar a cabo sólo un nivel básico de protección;**
- **El Código PBIP está siendo utilizado en algunos puertos como una excusa para impedir el acceso de los marinos a bajar tierra. Las medidas de protección marítima no deberían utilizarse para imponer restricciones innecesarias o costes adicionales a la gente de mar.**



Generalidades

- Para garantizar la protección de los buques y las instalaciones portuarias es preciso llevar a cabo una actividad de gestión del riesgo, y para determinar medidas de protección adecuadas, es preciso una evaluación de los riesgos.
- Las medidas de protección se elaboraron en respuesta a posibles amenazas terroristas, pero pueden aplicarse contra otras formas de amenaza para la protección marítima, tales como la piratería, los robos de mano armada, y otras actividades ilícitas, como el contrabando de drogas en los puertos. El propósito fundamental del Código PBIP es el de reducir la vulnerabilidad de la industria marítima a los riesgos de protección con independencia de su naturaleza.
- El éxito de las medidas de protección están en mano de los Gobiernos y de los sectores naviero y portuario



Objetivos (sección 1.2, parte A)

- Establecer un marco internacional incluyendo Gobiernos, administraciones locales, puerto e industrias marítimas para detectar/evaluar amenazas de protección y adoptar las medidas preventivas oportunas
- Establecer los roles y responsabilidades respectivas de todas las partes concernidas
- Proporcionar una metodología para las evaluaciones de protección
- Recogida e intercambio de información relacionada con la protección



Requirimientos funcionales (sección 1.3, parte A)

Con el fin de alcanzar los objetivos, se incluyen las siguientes prescripciones funcionales:

- Recopilar y evaluar la información sobre las amenazas para la protección marítima e intercambiar dicha información con los Gobiernos Contratantes interesados
- Exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques e instalaciones portuarias
- Evitar el acceso no autorizado
- Evitar la introducción de armas no autorizadas y explosivos



SOLAS XI-2 y Código PBIP

- Se aplica a todos los buques (incluidos. MODUs y naves de gran velocidad)
- Instalaciones portuarias* (con respecto al interfaz buque/puerto)
- *Las disposiciones no se harían extensibles a la respuesta concreta a un ataque o a las actividades de limpieza que pudieran ser necesarias después de un ataque de este tipo* (Preamble Código PBIP)

* La Protección portuaria es objeto de un tratamiento más extenso en la publicación conjunta OMI/OIT



El Código es de aplicación a los siguientes buques que realicen viajes internacionales

- 1** Buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad
- 2** Buques de carga, incluidas naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500 GT
- 3** Unidades móviles de perforación mar adentro (MODUs)
- 4** Las instalaciones portuarias que presten servicios a esos buques dedicados a viajes internacionales
- 5** Embarcaciones de recreo dedicados a fines comerciales (en contraposición a lo que dispone SOLAS I/3(a)(v))



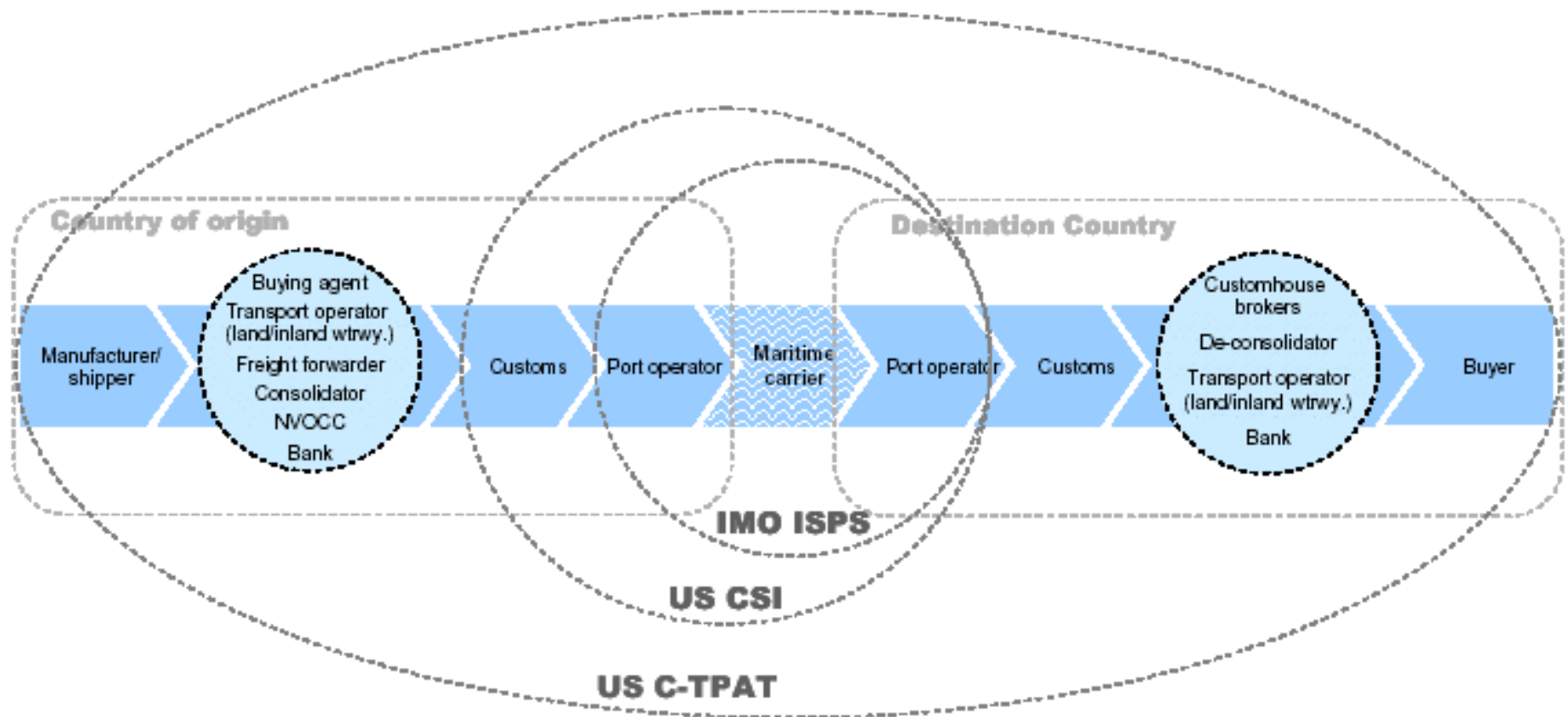
Instalaciones portuarias que **ocasionalmente** prestan servicio a buques dedicados a viajes internacionales



Estas instalaciones portuarias exigirán una **evaluación de la protección de la instalación portuaria** de tal manera que el Estado tenga base para decidir la aplicación del Código, total o parcial, de dichas instalaciones portuarias

(sección 3.2, parte A)

El ámbito del Código PBR





Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes

Las siguientes responsabilidades no pueden ser delegadas en una OPR (regla

XI-2/3 del SOLAS y sección 4 de la parte A) :

Responsabilidad

Determinar los niveles de protección de buques de su bandera o de los que entren en su territorio

Determinar los niveles de protección de las instalaciones portuarias

Aprobación de la evaluación de protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a una evaluación aprobada

Determinación de las instalaciones portuarias que tendrán que **designar un OPIP**

Aprobación del plan de protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores al plan aprobado

Ejecución **de las medidas de control y cumplimiento** de conformidad con la regla XI-2/9

Definición de los casos en que es necesaria una **Declaración de Protección** (DP)

Someter a prueba la eficacia de los planes de protección de los buques e instalaciones portuarias



Organizaciones de Protección Reconocidas

¿Qué pueden hacer?

Verificación y certificación de cumplimiento de los buques y asesorar para la realización de:

- Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria
- Evaluación de los Planes de Protección de la Instalación Portuaria
- Evaluación de la Protección del buque
- Evaluación de los Planes de Protección del buque



Organizaciones de Protección Reconocidas

Y de nuevo – ¿Qué es lo que no pueden hacer?

- Determinar los niveles de protección
- Determinar los requerimientos de una Declaración de Protección
- Determinar las instalaciones portuarias que tienen que tener un oficial de de protección y preparar el plan de protección de la instalación;
- Aprobar la evaluación de la protección de la instalación ni las enmiendas posteriores
- Aprobar el plan de protección de la instalación ni las enmiendas
- Ejercer control sobre buques SOLAS de otros países
- Aprobar un plan de protección del buque y enmiendas posteriores si ha estado involucrado en su preparación, y
- Emitir certificados a tripulantes del STCW



Declaración de Protección Marítima (DPM)



Los Gobiernos Contratantes determinarán cuando es necesaria una DPM por medio de una **evaluación del riesgo de la interface buque-puerto o una actividad buque a buque** suponga un riesgo para personas, bienes o medio ambiente (sección 5.1, part eA)

Por tanto, no es la instalación portuaria, bien sea privada o pública, la que determina cuando se requiere un DPM!

La necesidad de una DPM puede desprenderse de los resultados de una EPIP y deben reflejarse en la PPIP (sección 5.1.1, parte B)



Declaración de Protección Marítima (DPM)

Un buque podrá solicitar que se cumplimente una DPM cuando:

El buque funcione a un **nivel de protección superior** que la instalación portuaria u otro buque con el que este realizando una operación de interfaz

Exista un acuerdo sobre la DPM entre Gobiernos Contratantes que regule **determinados viajes internacionales** o buques específicos en dichos viajes

Se haya producido una **amenaza o un suceso** que afecte a la protección marítima en relación con el buque o en relación con la instalación portuaria, según sea el caso

El buque se encuentre en un puerto que no esté obligado a tener un PPIP aprobado

El buque se encuentre realizando actividades de buque a buque con otro buque que no esté obligado a tener un PPB aprobado



Declaración de Protección Marítima (DPM)

- Las solicitudes de DPM presentadas **tendrán el acuse de recibo** de la correspondiente instalación portuaria o buque
(sección 5.3, parte A)
- Las DPM recogerá las **medidas de protección que podrían repartirse** entre el buque y una instalación del puerto (o entre dos buques) y estipulará la responsabilidad de cada parte
- Un OPIP puede declarar una DPM antes de que se realicen operaciones de interfaz buque-puerto cuyo interés especial se haya mencionado expresamente en la EPIP (por ejemplo, embarque de pasajeros, manipulación de mercancías peligrosas, proximidad a áreas densamente pobladas u operaciones importantes desde el punto de vista económico (sección 5.3, parte B)
- Un modelo de DPM está incluido en el apéndice 1 de la parte B del Código PBIP



Declaración de Protección Marítima (DPM)

Una **DPM nunca debería ser la norma** y, en condiciones normales, no debería solicitarse cuando el buque y la instalación portuaria estén operando al nivel de protección 1.

Si una instalación portuaria solicita a un buque que acuerde una DPM, el buque lo hará. No ocurre lo mismo cuando el que lo solicita es el buque, pero la instalación acusará su recibo, pero no está obligada a facilitar una DPM a menos que las circunstancias coincidan con el PPIP.



Protección del buque

Las siguientes actividades serán llevadas a cabo por los buques en el nivel de protección 1 (sección 7.2, parte A)

- 1 Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección
- 2 Controlar el acceso al buque
- 3 Controlar el embarque de las personas y sus efectos
- 4 Vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ella personas autorizadas
- 5 Vigilar las zonas de cubierta y las zonas que rodean al buque
- 6 Supervisar la manipulación de las carga y las provisiones del buque
- 7 Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección



Protección del buque

Evaluación de la protección del buque

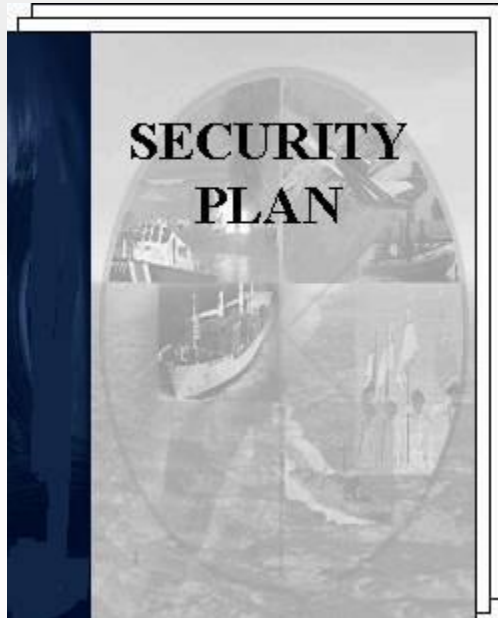
1

Evaluación de la protección del buque

- Parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del Plan de Protección del Buque (PPB)
- Lo puede llevar a cabo las OPR
- La Compañía naviera documentará, revisará, aceptará y conservará la EPB para cada buque de la flota
- No se requiere que el PPB este aprobado



Plan de protección



1

Plan de protección del buque

Todo buque llevará a bordo un PPB aprobado por la Administración.

El plan comprenderá los tres niveles de protección
(sección 9.1, parte A)

La Administración podrá delegar el examen y la aprobación de los PPB en las OPR (sección 9.2, parte A)

El PPB estará redactado en el idioma de trabajo del buque, y se incluirá una traducción al Inglés, Francés o Español.

El OPC se asegurará que la EPB es llevada a cabo por personas con capacidad para evaluar la protección del buque.

Ni la EPB ni el PPB tienen por que ser preparados por una OPR



- 1 Medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo armas, sustancias peligrosas y dispositivos y cuyo transporte no esté autorizado
- 2 Identificación de las áreas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas
- 3 Medidas para prevenir el acceso no autorizado al buque
- 4 Procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o un fallo en las medidas de protección
- 5 Procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre Protección que den los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3
- 6 Procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección
- 7 Tareas del personal de a bordo al que se asignen responsabilidades de protección y del resto de personal de a bordo en relación con la protección
- 8 Procedimientos para verificar las actividades protección



- 9 Procedimientos para la formación, los ejercicios y las prácticas relacionadas con el plan
- 10 Procedimientos para la interfaz con las actividades de protección de las instalaciones portuarias
- 11 Procedimientos para el examen periódico del plan y su actualización
- 12 Procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección
- 13 Identificación del OPB y del OPC (con sus datos de contacto para las 24h del día)
- 14 Procedimientos para garantizar que se llevan a cabo las inspecciones, pruebas, calibrado y mantenimiento del equipo de protección del buque
- 15 Identificación de los emplazamientos de los dispositivos para activar el sistema de alerta de protección del buque
- 16 Procedimientos, instrucciones y orientaciones para la utilización de los SSAS



Enmiendas a un PPB aprobado:

- Algunas requieren aprobación previa de la Administración, en otros casos no, pero en ambos la Administración debe informar de los detalles al OCPM
- Evidencias de esas aprobaciones estarán a bordo y se presentarán junto con el ISSC

El PPB estarán protegidos contra el acceso o la divulgación no autorizados, y podrá tenerse en formato electrónico, pero estableciéndose procedimientos para evitar que se borren, destruyan o alteren sin autorización

Los PPB no están sujetos a inspecciones por oficiales autorizados a menos que haya indicios claros para creer que el buque no cumple con el capítulo XI-2 del SOLAS o de la parte A del Código



Si el funcionario debidamente autorizado tiene indicios claros para creer que el buque no cumple y considera que la única manera de comprobar o rectificar la no conformidad es revisar los requisitos relevantes del PPB, **se permite un acceso limitado al PPB**, si así lo autoriza el GC o el capitán.

No obstante, las disposiciones del PPB relativas a :

- Identificación de áreas restringidas
- Procedimientos para responder a amenazas de protección
- Procedimientos para responder a instrucciones del GC en nivel de protección 3
- Obligaciones del personal de a bordo con tareas asignadas de protección
- Procedimientos para garantizar que se llevan a cabo inspecciones, prueba, calibrado y mantenimiento del equipo a bordo
- Identificación del emplazamiento de las SSAS
- Procedimientos, instrucciones y orientaciones de las SSAS

son confidenciales y no son objeto de inspección, salvo autorización de los GC



Protección de la instalación portuaria





Límites de la instalación portuaria

Es esencial **trazar un límite definido** dentro del cual la instalación es responsable de cumplir las obligaciones



La extensión de las instalaciones portuarias varía y podría incluir:

- Limitar a la zona de tierra adyacente a los muelles
- Incluir toda la zona de tierra contigua, incluidos los edificios, utilizada para el embarque o desembarque de pasajeros o de la carga
- Asumir la responsabilidad de la protección de las aguas adyacente a los embarcaderos
- Incluir otras aguas, como por ejemplo, fondeaderos, zonas de espera y vías de acceso al puerto
- Incluir los muelles de atraque de embarcaciones de servicio, remolcadores y embarcaciones de práctico
- Incluir los astilleros y los astilleros de reparación
- Incluir puertos pesqueros y puertos deportivos



La instalación portuaria actuará de acuerdo con los niveles de protección establecidos por el GC

Las medidas y los procedimientos de protección se aplicarán en la instalación portuaria de tal manera que se reduzcan al mínimo los inconvenientes o demoras para los pasajeros, buques, tripulación y visitantes, las mercancías y los servicios



Las siguientes actividades serán llevadas a cabo por los buques en el **nivel de protección 1** (sección 14.2, parte A)

- 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 solo tengan acceso a ellas personas autorizadas
- 5 Supervisar la manipulación de la carga y las provisiones de los buques
- 6 Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección



La Guía:

- Consolida el material existente de la OMI sobre protección marítima
- Proporciona directrices sobre la implementación adecuada sobre el Capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP
- Proporciona directrices a los Estados Miembros de la OMI sobre el desarrollo del marco legal
- Describe las practicas administrativas y los procedimientos necesarios, el material que se precisa así como los recursos humanos y técnicos para el cumplimiento de los requerimientos de la OMI



Destinatarios:

- **Funcionarios del Gobierno** que ejercen las responsabilidades que tienen asignados los Estados Contratantes en materia de protección marítima
- **Trabajadores de la Instalación Portuaria** que ejercen las responsabilidades que las medidas de Protección Marítima asignan a las instalaciones portuarias
- **Empleados de la Compañía Naviera**, incluido el personal a bordo, que ejercen las responsabilidades que las medidas de Protección Marítima asignan a las compañías navieras y a sus buques



Introducción

- Objeto, estructura
- IMO Guidance Material on Maritime Security Measures, 1986-2010

Responsabilidades de los Gobiernos y sus Autoridades Nacionales

- Legislación nacional
- Delegación de responsabilidad
- Establecer los niveles de protección

Responsabilidades de los explotadores de una Instalación Portuaria

- Preparación y mantenimiento de los PPIP
- Cambios en los niveles de protección
- Planificación y realización de ejercicios y prácticas

Responsabilidades de los Armadores

- PPB
- Llevar a cabo evaluaciones protección buque
- Directrices para buques no-SOLAS

Metodología para las evaluaciones de protección

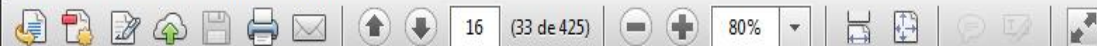
- Evaluación de la amenaza / vulnerabilidad / impacto
- Valoración del riesgo

Guía de la OMI sobre el Capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP



EA116S - Julian Abril Garcia.pdf (PROTEGIDO) - Adobe Reader

Archivo Edición Ver Ventana Ayuda



16

(33 de 425)

80%

Herramientas

Firmar

Comentario

Referencias sobre las responsabilidades gubernamentales y del sector

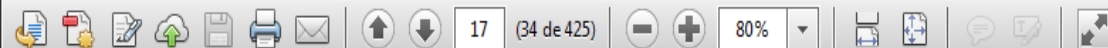
Medidas de protección marítima (con responsabilidades gubernamentales y del sector)	Referencia en la Guía sobre las responsabilidades de:		
	Funcionarios del Gobierno	Explotadores de instalaciones portuarias	Armadores
Organizaciones de protección reconocidas	2.5	3.2.5–3.2.8	4.2.6–4.2.8
Niveles de protección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

Guía de la OMI sobre el Capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP



EA116S - Julian Abril Garcia.pdf (PROTEGIDO) - Adobe Reader

Archivo Edición Ver Ventana Ayuda



Herramientas

Firmar

Comentario

Apéndice 1.2

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

Categoría y signature	Título	Adopción
SIA		
Resolución A.956(23)	Enmiendas a las Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo (resolución A.917(22))	5 diciembre 2003
Registro sinóptico continuo (RSC)		
Resolución A.959(23)	Modelo y directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos (RSC)	5 diciembre 2003
Resolución MSC.198(80)	Adopción de enmiendas al Modelo y directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos (RSC) (resolución A.959(23))	20 mayo 2005
Medidas de control y cumplimiento		
MSC/Circ.1113	Orientaciones para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre los aspectos de las enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS no relacionados con la protección marítima	7 junio 2004
MSC.1/Circ.1191	Nuevo recordatorio de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento	30 mayo 2006
Facilitación del comercio seguro		
MSC-FAL.1/Circ.1	Protección y facilitación del comercio internacional	21 octubre 2007
Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos		24 diciembre 2003
LRIT		
Resolución MSC.263(84)	Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) de los buques	16 mayo 2008
Resolución MSC.211(81)	Medidas para establecer con prontitud el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques	19 mayo 2006
Resolución MSC.242(83)	Utilización de la información de identificación y seguimiento de largo alcance a efectos de la seguridad y la protección del medio marino	12 octubre 2007
Resolución MSC.243(83)	Establecimiento del intercambio internacional de datos LRIT con carácter provisional	12 octubre 2007
Resolución MSC.254(83)	Adopción de enmiendas a las Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques	12 octubre 2007



Apéndice 1.3

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

1 El programa America's Waterway Watch es una iniciativa nacional en la que se pide a sus miembros que informen a los organismos locales encargados de aplicar la ley de cualquier actividad sospechosa en el mar.

El sitio en la Red para obtener información adicional es: www.americaswaterwaywatch.us/

2 El proyecto Kraken es una iniciativa regional del Reino Unido que pide a los residentes y partes interesadas del sector marítimo locales que informen a la policía local de cualquier actividad sospechosa en el mar.

El sitio en la Red para obtener información adicional es: www.hampshire.police.uk/Internet/advice/kraken/

3 La Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur ha elaborado un Código de protección trilingüe para las embarcaciones de servicio portuario, que puede consultarse en:

www.mpa.gov.sg/sites/circulars_and_notices/pdfs/maritime_security_notices/pc04-18.pdf

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

En la dirección www.immarbe.com/maritimeseconomy.html puede accederse al sitio en la Red.



Secciones separadas para Gobiernos, puertos y operadores de buques

Declaración de
protección marítima
(DPM)

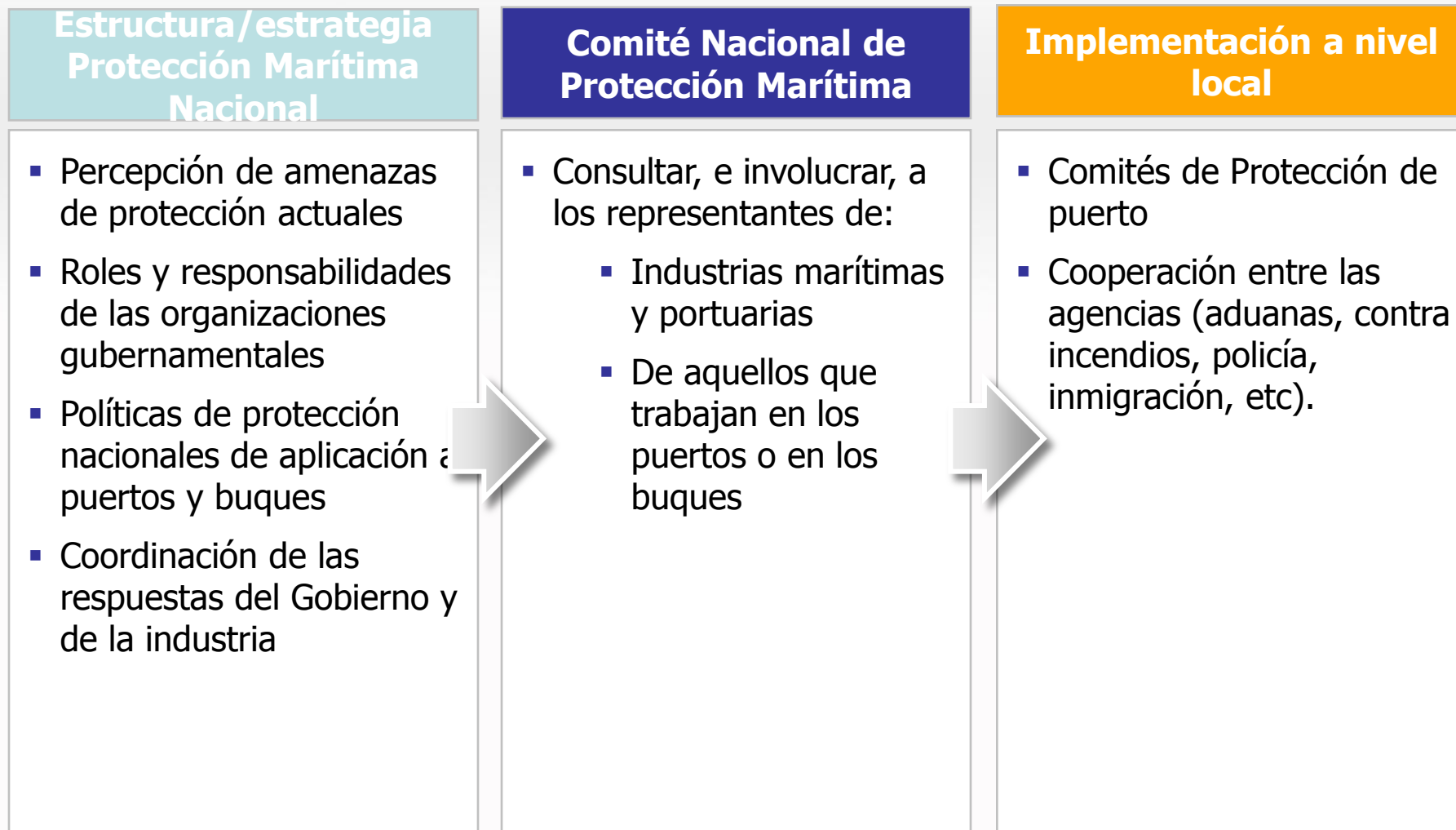
Organización de
Protección Reconocida
(OPR)



Límites de la Instalación
Portuaria

Certificado
Internacional de
Protección del Buque
(ISSC)

Comités de Protección
Portuaria.



¿Alguna pregunta?

Email: jabril@imo.org

International Maritime Organization

4 Albert Embankment
London
SE1 7SR
United Kingdom

Tel: +44 (0)20 7735 7611
Fax: +44 (0)20 7587 3210
Email: info@imo.org
www.imo.org



twitter.com/imohq

facebook.com/imohq

youtube.com/imohq

[flickr.com/photos/
imo-un/collections](https://flickr.com/photos/imo-un/collections)