



Ref.: T2-NAVSEC/2.11

MSC/Circ.1111
7 junio 2004

ORIENTACIÓN RELATIVA A LA IMPLANTACIÓN DEL CAPÍTULO XI-2 DEL CONVENIO SOLAS Y DEL CÓDIGO PBIP

1 La Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (Londres, 9 a 12 de diciembre de 2002), adoptó enmiendas al anexo del Convenio, enmendado, en particular el nuevo capítulo XI-2 sobre medidas especiales para incrementar la protección marítima, y, el nuevo Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).

2 El Comité de Seguridad Marítima, en su 78º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2004), reconoció y consideró la necesidad de proporcionar información complementaria para ayudar a los Gobiernos Contratantes y al sector a implantar y cumplir el nuevo capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, encomendando a su Grupo de trabajo sobre protección marítima que examine y proporcione orientaciones adicionales sobre aspectos específicos de las medidas para acrecentar la protección marítima.

3 En el Anexo 1 figuran las orientaciones relativas a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, conforme a lo aprobado por el Comité.

4 También se hace referencia, en este contexto, a la circular MSC/Circ.1097 sobre "las orientaciones relativas a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP".

5 En su 78º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2004), el Comité también adoptó la resolución MSC.159(78) sobre Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima, que figura en el anexo 2.

6 Se invita a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que señalen esta circular a la atención de las autoridades nacionales designadas, Administraciones y todas las partes interesadas y responsables de la implantación de medidas de protección marítimas.

ANEXO 1**ORIENTACIONES RELATIVAS A LA IMPLANTACIÓN DEL CAPÍTULO XI-2
DEL CONVENIO SOLAS Y DEL CÓDIGO PBIP****GENERALIDADES**

1 Los párrafos siguientes son extractos del informe del Grupo de trabajo sobre protección marítima (MSC 78/WP.13 y MSC 78/WP.13/Add.1) para el MSC 78 y constituyen una orientación valiosa en lo que respecta a aspectos de importancia de la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS DE PROTECCIÓN QUE HAN DE APLICARSE DURANTE LA INTERFAZ BUQUE-PUERTO CUANDO EL BUQUE O LA INSTALACIÓN NO CUMPLEN LAS PRESCRIPCIONES DEL CAPÍTULO XI-2 DEL CONVENIO SOLAS Y DEL CÓDIGO PBIP**Buques**

2 El Comité examinó los procedimientos y medidas de protección que han de aplicarse durante la interfaz buque-puerto cuando ni el buque ni la instalación portuaria cumplen las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o del Código PBIP.

3 El Comité recordó el párrafo B/9.51 del Código PBIP que recomienda que el plan de protección del buque (PPB) debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que debe aplicar el buque cuando:

- .1 se encuentre en un puerto de un Estado que no sea un Gobierno Contratante;
- .2 realice una operación de interfaz con un buque al que no se aplique el presente Código¹;
- .3 realice una operación de interfaz con una plataforma fija o flotante o una unidad móvil de perforación emplazada; o
- .4 realice una operación de interfaz con una puerto o instalación portuaria que no tenga que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código;

por tanto se considera que la orientación, a este respecto, sólo se requiere para los buques que no hayan incluido aún disposiciones pertinentes a tal fin en el PPB aprobado.

¹ Véase la labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima y la adopción de medidas adecuadas para incrementar la protección de los buques, las instalaciones portuarias, las unidades móviles de perforación adentro emplazadas y las plataformas fijas y flotantes excluidos el ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974, aprobadas por la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS mediante las resoluciones 3 y 7, respectivamente.

4 El Comité decidió recomendar en tales casos, o cuando el PPB aprobado del buque no haya incluido aún las disposiciones recomendadas en el párrafo B/9.51 del Código PBIP, que el buque proceda a completar, si es posible, una declaración de protección o tome las siguientes medidas:

- .1 registre las medidas adoptadas por el oficial de la compañía para la protección marítima y/o el oficial de protección del buque para establecer contacto con el oficial de protección de la instalación portuaria y/o cualquier otra persona responsable de la protección del puerto, el buque o la plataforma con las que se realice una operación de interfaz;
- .2 registre las medidas y los procedimientos de protección establecidos en el buque, teniendo en cuenta el nivel de protección fijado por la Administración y otra información disponible relativa a la protección; y complete y firme, en nombre del buque únicamente, una declaración de protección;
- .3 implante y mantenga las medidas y procedimientos de protección establecidos en la declaración de protección durante la duración de la operación de interfaz;
- .4 informe al oficial de la compañía para la protección marítima de las medidas adoptadas y a través de éste a la Administración; y
- .5 pida al oficial de la compañía para la protección marítima que informe a las autoridades responsables de aplicar las medidas de control y cumplimiento (regla XI-2/9) y al oficial de protección de instalación portuaria en el puerto de escala siguiente sobre las dificultades del buque y las medidas que éste haya adoptado.

5 El Comité observó que el buque debe estar en condiciones de realizar la mayor parte de las actividades de protección prescritas en la sección A/7 del Código PBIP.

6 Además, el Comité reconoció que en ciertas ocasiones y, en particular, cuando se pida a un buque entrar en un puerto de un Estado que no sea un Gobierno Contratante, el buque podría no estar en condiciones de identificar a la persona responsable de la protección de tal puerto o efectuar con dicha persona una declaración de protección.

Preocupación respecto de la protección

7 El Comité también consideró el caso en que el buque manifieste preocupación respecto de la protección de una instalación portuaria, que deba operar de conformidad de un plan aprobado de protección de la instalación portuaria.

8 A este respecto, el Comité decidió señalar a la atención el hecho de que ciertas medidas de protección podrían ser de una naturaleza encubierta difícil de poder identificarse fácilmente. Por tanto, el Comité recomendó que el buque, como primera etapa, se ponga en contacto con el oficial de protección de la instalación portuaria y trate con éste la cuestión.

9 El Comité recordó las disposiciones del párrafo B/4.16 del Código PBIP y recomendó que los procedimientos a los que se hace referencia en el mismo se cumplan. Si no se acuerda respecto de unas medidas de reparación entre los Gobiernos Contratantes interesados, el Comité recomendó que el buque, ante la ausencia de disposiciones específicas a tal fin en el plan de protección aprobado del

buque, podrá ya sea pedir una declaración de protección o seguir los pasos indicados en el párrafo 3.1 a 3.4 *supra*.

Instalaciones portuarias

10 El Comité recordó el párrafo B/16.56 del Código PBIP que recomienda que el plan de protección de la instalación portuaria debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que debe aplicar la instalación portuaria cuando:

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

y, por tanto, considera que esa orientación, sólo se requiere en lo que respecta a las instalaciones portuarias que no hayan incluido aún las disposiciones pertinentes a tal efecto en el PBIP aprobado.

11 El Comité decidió recomendar que tan pronto como el oficial de protección de la instalación portuaria tome conocimiento de la proyectada llegada de un buque que deba cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código PBIP, que haya estado en un puerto de un Gobierno no contratante, o que enarbole el pabellón de un Estado que no sea un Gobierno Contratante, deberá ponerse en contacto con las autoridades responsables de aplicar las medidas de cumplimiento y control (regla XI-2/9), y con las autoridades que aprobaron el PBIP y buscar su asesoramiento y orientación.

ASTILLEROS DE CONSTRUCCIÓN, TRANSFORMACIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

12 En el capítulo XI-2 del Código PBIP no se hace una referencia específica a los astilleros de construcción, transformación y reparación de buques (astilleros). No obstante, pueden estar situados junto a las instalaciones portuarias y sus actividades pueden tener una repercusión en la protección de dichas instalaciones o en la protección de los buques que las utilizan.

13 La designación de los astilleros como instalaciones portuarias es una cuestión que los Gobiernos Contratantes (o las autoridades designadas) deberán considerar en relación con los que se encuentren situados dentro de su territorio. Dicha designación dependerá de las circunstancias locales y del resultado de la evaluación de la protección de la instalación portuaria, del astillero mismo o de la relativa a las instalaciones portuarias adyacentes. Cuando un astillero se designe instalación portuaria se nombrará a un oficial de protección de la instalación portuaria y el Gobierno Contratante (o la autoridad designada) aprobará el plan de protección de la misma.

14 Los buques en construcción no se consideran buques, ni en el contexto del capítulo XI-2 ni en la parte A del Código PBIP, hasta que los certificados reglamentarios pertinentes se hayan expedido. Esto incluye la elaboración de la evaluación de la protección del buque, la preparación y aprobación del plan de protección del buque, la verificación de la implantación de las medidas y procedimientos de protección del buque y el Certificado internacional de protección del buque, o como alternativa, la

verificación de los requisitos para la expedición de un certificado de protección del buque provisional.

15 Cuando un buque está en construcción, su protección es responsabilidad del astillero. Una vez que el buque recibe su certificado internacional de protección del buque (o su certificado provisional), tendrá que cumplir las disposiciones de su plan de protección [aprobado]. Esto puede requerir que el oficial de la compañía para la protección marítima y/o el oficial de protección del buque dialoguen sobre las medidas y procedimientos de protección con el astillero, independientemente de que éste cuente con un oficial de protección de la instalación portuaria. Esto puede llevar a un acuerdo sobre las respectivas responsabilidades en cuanto a las medidas de protección del buque que a su vez pueden implicar la conclusión de una declaración de protección.

16 La situación de los buques en transformación o sometidos a reparaciones dependerá del enfoque que la administración del buque aplique en cuanto a la suspensión o revocación de los certificados del buque, incluido el Certificado internacional de protección del buque, y, en la práctica, de la medida en que el personal del buque permanezca a bordo y mantenga la capacidad de ejercer sus funciones en virtud del plan de protección del buque. Si los certificados del buque, incluido el Certificado internacional de protección del buque se suspenden o se revocan, la responsabilidad de la protección de ese buque recaerá en el astillero y podría exigir la conclusión de un acuerdo entre el propietario y el astillero. Si la naturaleza de las reparaciones significa que todo el personal de a bordo, o parte del mismo pueda permanecer a bordo y los certificados del buque, incluido el Certificado internacional de protección del buque, no se han suspendido ni revocado, deberá establecerse un acuerdo en cuanto a la forma de compartir las responsabilidades de protección, entre el buque y el astillero lo que puede requerir la conclusión de una declaración de protección.

17 El enfoque que se tome en cuanto a la protección de los buques durante la prueba de mar será responsabilidad del Estado cuyo pabellón enarbole el buque en el momento de la prueba. Deberá ponerse en práctica alguna forma de evaluación de la protección con respecto al buque y a las medidas y procedimientos de protección establecidos durante la prueba de mar, que satisfaga al Estado pertinente.

INSTALACIONES FLOTANTES DE PRODUCCIÓN, ALMACENAMIENTO Y DESCARGA Y UNIDADES FLOTANTES DE ALMACENAMIENTO

18 El Comité recordó que el MSC 77 había decidido que ninguno de los dos tipos de unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD) y de unidades flotantes de almacenamiento (UFA) podían considerarse buques sujetos a las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP, pero que, no obstante, deberían disponer de procedimientos de protección para prevenir la "contaminación" de los buques e instalaciones portuarias que están obligados a cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código PBIP. Dicha decisión se recoge en el párrafo 3 de la circular MSC/Circ.1097 sobre Orientaciones relativas a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.

19 En la circular MSC/Circ.1097 no se ofrece asesoramiento alguno en relación con las medidas o procedimientos de protección concretos que debería adoptar un buque que está obligado a cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP (buque regido por el Convenio SOLAS) cuando dicho buque se dedica a actividades de buque a buque con una unidad FPAD o una UFA. Se considera que si un buque regido por el Convenio SOLAS establece interfaz con una unidad FPAD o una UFA, ello equivale a establecer interfaz con un buque

que no está regido por el Convenio SOLAS. El plan de protección de un buque regido por el Convenio SOLAS debe contener medidas y procedimientos de protección que abarquen dicha interfaz, tal como se recomienda en el párrafo B/9.51 del Código PBIP. Entre dichas medidas y procedimientos podría contarse la conclusión de una declaración de protección con la unidad FPAD o UFA en la que se indiquen las medidas de protección que cada buque adoptó durante la interfaz.

20 Dado que las unidades FPAD y UFA funcionan como parte de instalaciones de producción petrolera mar adentro, cabe esperar que el Estado en cuya plataforma continental o en cuya zona económica exclusiva se lleva a cabo la actividad, habrá elaborado en su legislación nacional medidas y procedimientos de protección adecuados, a fin de proteger las actividades mar adentro.

21 En el párrafo dispositivo 1 de la resolución 7 adoptada por la Conferencia SOLAS de 2002 se invita a los Gobiernos Contratantes a que adopten, según consideren necesario, y divulguen, según consideren adecuado, las medidas pertinentes para incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias excluidos del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS. Dicha invitación se refiere tanto a las unidades FPAD como a las UFA y los Gobiernos Contratantes serán conscientes de la necesidad de evitar la contaminación de los buques regidos por el Convenio SOLAS que establezcan interfaz con dichos buques, que no están regidos por el Convenio SOLAS.

ÚLTIMAS 10 ESCALAS EN PUERTOS

22 El Comité acordó que lo dispuesto en las reglas XI-2/9.2.1.3, XI-2/9.2.1.4 y XI-2/9.2.1.5, sobre la necesidad de mantener un registro de las escalas anteriores en puertos y de las actividades de buque a buque entra en vigor partir del 1 de julio de 2004 y sólo se aplica a las escalas y actividades efectuadas después de esa fecha.

ANEXO 2**RESOLUCIÓN MSC.159(78)
(adoptada el 21 de mayo de 2004)****ORIENTACIONES PROVISIONALES SOBRE LAS MEDIDAS
DE CONTROL Y CUMPLIMIENTO PARA INCREMENTAR
LA PROTECCIÓN MARÍTIMA**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO que la regla XI-2/9 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), titulada "Control y medidas de cumplimiento", estipula el control de los buques que ya se encuentran en un puerto y el control de los buques que tienen la intención de entrar en el puerto de otro Gobierno Contratante del Convenio,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio que adoptó las Medidas especiales para mejorar la seguridad marítima también adoptó, el 12 de diciembre de 2002, la resolución 3 de la Conferencia que, en el párrafo 1 c) de la parte dispositiva, invita a la Organización a considerar la necesidad de elaborar ulteriores orientaciones sobre el control y las medidas de cumplimiento en cuanto a aspectos distintos a los ya incluidos en la parte B del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP) y, si se considera necesario, elaborar tales directrices (en adelante denominado "Código PBIP");

RECONOCIENDO la necesidad de complementar las orientaciones, que en la actualidad se incluyen en los párrafos 4.29 a 4.46 de la parte B del Código PBIP en relación con el ejercicio de las medidas de control y cumplimiento previstas en la regla XI-2/9 del Convenio,

RECONOCIENDO que la implantación coherente, uniforme y armonizada de las medidas de control y cumplimiento contribuirá a mejorar la seguridad marítima,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento en su 12º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Orientaciones provisionales sobre las Medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima (en adelante denominadas "Orientaciones provisionales") que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que, al aplicar medidas de control y cumplimiento con arreglo a las disposiciones de la regla XI-2/9 del Convenio, apliquen las mencionadas Orientaciones provisionales;
3. INSTA a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y al sector a que presenten al Comité información, observaciones y recomendaciones basadas en la experiencia práctica adquirida al aplicar las Orientaciones provisionales;
4. ACUERDA someter a examen y revisar oportunamente, según se requiera, las Orientaciones provisionales a la luz de la experiencia práctica que se adquiera al aplicarlas.

ANEXO

MEDIDAS DE CONTROL Y CUMPLIMIENTO PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

OBJETIVOS

1.1 El presente documento tiene por objeto ofrecer orientaciones básicas para la puesta en práctica de las medidas de control y cumplimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-2/9 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (en adelante denominado "Convenio SOLAS"), a fin de que se apliquen de manera uniforme. La finalidad del presente documento también es facilitar el reconocimiento y la corrección de las deficiencias que se detecten en el plan de protección del buque, equipo de seguridad, interfaz con la instalación portuaria o en el personal del buque, así como de la incidencia de las deficiencias detectadas en la capacidad del buque para dar cumplimiento a su plan de protección, y, cuando haya motivos fundados para sospechar que tales deficiencias existen, facilitar orientación sobre la aplicación de las medidas de control y cumplimiento para los buques en puerto y los buques que deseen entrar en puerto.

1.2 Nada de lo recogido en las presentes Orientaciones impide que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS (en adelante denominados "Gobiernos Contratantes") adopten medidas basadas en el derecho internacional y en consonancia con el mismo, para garantizar la seguridad o la protección de personas, buques, instalaciones portuarias y otros bienes en los casos en que se considere que un buque presenta un riesgo inaceptable para la protección aunque cumpla lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (en adelante denominado "Código PBIP") (párrafo 4.34 de la parte B del Código PBIP).

ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.3 Estas Orientaciones se aplican al ejercicio de las medidas de control y cumplimiento con respecto a los buques regidos por las disposiciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y la parte A del Código PBIP.

1.4 Los Gobiernos Contratantes no deberán dar un trato más favorable a los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no es un Gobierno Contratante del Convenio SOLAS ni una Parte en el Protocolo² de 1988 relativo al Convenio SOLAS. Por lo tanto, las prescripciones de la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS, las orientaciones incluidas en la parte B del Código PBIP y estas Orientaciones deberán aplicarse a dichos buques (párrafo 4.45 de la parte B del Código PBIP).

² Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974.

INTRODUCCIÓN A LA REGLA XI-2/9 DEL CONVENIO SOLAS

1.5 En virtud de las disposiciones del artículo I del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP, los Gobiernos Contratantes son responsables de promulgar leyes y reglamentos y tomar cualquier otra medida necesaria para hacer plenamente efectivos el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y la parte A del Código PBIP, de modo que se garantice que, desde el punto de vista de la protección marítima, los buques cumplen cabalmente los requisitos aplicables.

1.6 En la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS se describen las medidas de control y cumplimiento aplicables a los buques a los que se aplica el capítulo XI-2 de dicho Convenio, que se subdividen en tres secciones distintas: el control de los buques que se encuentran ya en un puerto, el control de los buques que tienen intención de entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante y las disposiciones adicionales aplicables en ambos casos (párrafo 4.29 de la parte B del Código PBIP).

1.7 La regla XI-2/9.1 del Convenio SOLAS sobre el control de los buques en puerto, habilita un sistema para el control de los buques mientras se encuentren en un puerto de otro Gobierno Contratante, mediante el que los funcionarios debidamente autorizados de ese Gobierno tienen derecho a subir a bordo del buque y verificar que están en orden el Certificado internacional de protección del buque (Certificado CIPB) o un Certificado internacional provisional de protección del buque (Certificado CIPB provisional). Posteriormente, si hay motivos fundados para pensar que el buque no cumple las reglas pertinentes, se podrán adoptar medidas de control, tales como inspecciones adicionales o la detención del buque. Este sistema corresponde a las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto previstas en la regla I/19 del Convenio SOLAS. La regla XI-2/9.1 desarrolla esas disposiciones y permite la adopción de medidas adicionales (incluida la expulsión de un buque de un puerto, como medida de control) cuando los funcionarios debidamente autorizados tengan motivos fundados para pensar que un buque no cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o en la parte A del Código PBIP. La regla XI-2/9.3 describe las salvaguardias para fomentar la implantación justa y proporcionada de dichas medidas adicionales (párrafo 4.30 de la parte B del Código PBIP).

1.8 La regla XI-2/9.2 del Convenio SOLAS establece medidas de control para garantizar el cumplimiento por parte de los buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante e introduce un concepto de control en el marco del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, relativo únicamente a la protección, que puede aplicar el Estado rector del puerto. En virtud de esta regla, se pueden tomar medidas para garantizar mejor la protección antes de la entrada del buque en puerto. Como en el caso de la regla XI-2/9.1 del mismo Convenio, este sistema de control adicional está basado en el concepto de la existencia de motivos fundados para pensar que el buque no cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o en la parte A del Código PBIP, e incluye salvaguardias al respecto en la regla XI-2/9.2.2 y XI-2/9.2.5, así como en la regla XI-2/9.3 del Convenio SOLAS (párrafo 4.31 de la parte B del Código PBIP).

1.9 Puesto que las implicaciones de la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS son particularmente importantes en el ámbito del derecho internacional, dicha regla debe implantarse teniendo presente la regla XI-2/2.4, ya que pueden darse situaciones en las que se adopten medidas que estén fuera del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o en las que deban tenerse en cuenta los derechos de los buques afectados fuera de dicho ámbito. Por consiguiente, la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS no impide que el Gobierno Contratante adopte medidas basadas en el derecho internacional y en consonancia con el mismo, para garantizar la seguridad o la protección de personas, buques, instalaciones portuarias y otros bienes, en los casos en que el buque se considere

un riesgo para la protección aunque cumpla lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en la parte A del Código PBIP (párrafo 4.34 de la parte B del Código PBIP).

1.10 El establecimiento de motivos fundados para la aplicación de medidas de control no se centra únicamente en el propio buque, sino también en su interacción con otros buques o instalaciones portuarias. Se podrán imponer las correspondientes medidas de control a un buque, aunque cumpla lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en la parte A del Código PBIP, si ha tenido interacción con una instalación portuaria u otro buque que no lo cumplan. Al determinar si procede adoptar medidas de control en estos casos, se tendrán en cuenta las medidas de protección especiales o adicionales que se implanten y mantengan durante la interacción que haya adoptado el buque con la instalación portuaria o buque que incumplan lo prescrito para reducir al mínimo el riesgo de que se produzca algún suceso que afecte a la protección (párrafo 4.33.6 de la parte B del Código PBIP).

1.11 También es posible que, en cualquier momento, se pueda recibir información fiable en relación con un buque en un puerto que establece motivos fundados y hace que se apliquen medidas de control con carácter inmediato al buque sin que se haya procedido a una inspección del mismo.

1.12 Cabe señalar que muchas de las disposiciones recogidas en la parte A del Código PBIP exigen tener en cuenta la orientación facilitada en la parte B de dicho Código, aunque tenga carácter recomendatorio. Asimismo, hay que señalar que la parte B del Código PBIP constituye un proceso por el que deben pasar todas las partes interesadas a fin de cumplir con la parte A de dicho Código. Por ejemplo, el párrafo 9.4 de la parte A del Código PBIP estipula que, para expedir un Certificado internacional de protección del buque, hay que tener en cuenta los párrafos 8.1 a 13.8 de la parte B del Código PBIP (MSC/Circ.1097).

1.13 Cuando un Gobierno Contratante impone medidas de control a un buque, se deberá establecer, sin demora, contacto con la Administración con suficiente información para que la Administración pueda realizar las oportunas diligencias con el Gobierno Contratante (párrafo 4.35 de la parte B del Código PBIP).

1.14 Estas Orientaciones tratan los siguientes aspectos de las medidas de control y cumplimiento:

- .1 formación y competencia de funcionarios debidamente autorizados;
- .2 buques que tienen la intención de entrar en el puerto de otro Gobierno Contratante;
- .3 control de los buques en puerto;
- .4 inspecciones más detalladas cuando existan motivos fundados;
- .5 salvaguardias; y
- .6 notificación.

DEFINICIONES

1.15 A los efectos de estas Orientaciones:

- .1 por "*capítulo*" se entiende un capítulo del Convenio;
- .2 por "*motivos fundados para pensar que el buque no cumple las reglas pertinentes*" se entienden pruebas o información fiable de que el sistema de protección y cualquier equipo conexo de protección del buque no se ajustan a lo prescrito en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS o la parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B del Código PBIP. Tales pruebas o información fiable pueden derivarse del criterio profesional de un funcionario debidamente autorizado o de observaciones hechas al verificar el Certificado internacional de protección del buque o el Certificado internacional provisional de protección del buque expedido de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP, o de otras fuentes. Incluso si el buque lleva a bordo un certificado válido, los funcionarios debidamente autorizados pueden tener motivos fundados para pensar que el buque no cumple las disposiciones, basándose en su criterio profesional (párrafo 4.32 de la parte B del Código PBIP);
- .3 por "*Convenio*" se entiende el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada;
- .4 por "*funcionario debidamente autorizado*" se entiende el funcionario del Gobierno Contratante debidamente autorizado por dicho Gobierno para llevar a cabo medidas de control y cumplimiento de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-2/9 del Convenio SOLAS;
- .5 por "*Código PBIP*" se entiende el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, según se define en la regla XI-2/1.1.12;
- .6 por "*Organización*" se entiende la Organización Marítima Internacional; y
- .7 por "*regla*" se entiende una regla del Convenio.

1.16 Las expresiones no definidas en esta parte tendrán el mismo significado que el atribuido a dichas expresiones en los capítulos I y XI-2 y en la parte A del Código PBIP.

MATERIAL CONEXO

1.17 La Organización ha adoptado varias normas de funcionamiento, directrices, directivas e interpretaciones en relación con el capítulo XI-2 y el Código PBIP. Dichos instrumentos se enumeran en el Apéndice 1, y se recomienda que los funcionarios debidamente autorizados se familiaricen con su contenido.

CAPÍTULO 2

COMPETENCIA Y FORMACIÓN DE LOS FUNCIONARIOS DEBIDAMENTE AUTORIZADOS

2.1 Los funcionarios debidamente autorizados son nombrados por un Gobierno Contratante para ejercer las medidas de control y cumplimiento en virtud de las disposiciones de la regla XI-2/9.

2.2 Es evidente que los antecedentes profesionales de los funcionarios debidamente autorizados variarán de un caso a otro. No obstante, los funcionarios debidamente autorizados han de tener los debidos conocimientos de las disposiciones del capítulo XI-2 y del Código PBIP, y de las operaciones de a bordo, así como la competencia y la formación debidas al nivel que se requiere para las funciones que están autorizados a desempeñar.

2.3 Los funcionarios debidamente autorizados también deberán poder comunicarse en inglés con el capitán, el oficial de protección del buque y otros oficiales de éste.

2.4 Los funcionarios debidamente autorizados recibirán la debida formación para garantizar competencia en los procedimientos de seguridad al subir a bordo de un buque, particularmente estando en la mar, incluidos los procedimientos de evacuación de emergencia y los procedimientos para entrar en espacios cerrados.

2.5 Cuando los funcionarios debidamente autorizados se encuentren a bordo de un buque, cumplirán las medidas y procedimientos de protección que rijan en el buque a menos que tales medidas sean incompatibles con las medidas o pautas específicas de control.

2.6 Los funcionarios debidamente autorizados se abstendrán de infringir la protección de un buque.

2.7 Al subir a bordo del buque, los funcionarios debidamente autorizados deberán estar en posesión de un documento de identificación fotográfica en el que se indique su autorización. Habrá procedimientos para permitir la verificación de la identidad de aquellas personas que hayan sido nombradas funcionarios debidamente autorizados.

2.8 Los funcionarios debidamente autorizados deberán someterse periódicamente a cursos de formación para actualizar sus conocimientos. Los cursos o seminarios de formación se celebrarán con suficiente frecuencia para garantizar que se actualizan los conocimientos con respecto a los instrumentos jurídicos relativos a las medidas de control y cumplimiento para mejorar la protección marítima.

2.9 Los funcionarios debidamente autorizados podrán contar, cuando sea procedente, con la asistencia de personas que sean expertos especializados y a los que nombren los Gobiernos Contratantes. Tales personas recibirán la formación adecuada, como se indica con anterioridad.

CAPÍTULO 3

BUQUES QUE DESEEN ENTRAR EN UN PUERTO DE OTRO GOBIERNO CONTRATANTE

INFORMACIÓN QUE DEBEN FACILITAR LOS BUQUES ANTES DE LA ENTRADA EN PUERTO

3.1 A fin de garantizar el cumplimiento de lo estipulado en el capítulo XI-2, el Gobierno Contratante podrá exigir a los buques que deseen entrar en sus puertos que faciliten la siguiente información (regla XI-2/9.2.1):

- .1 confirmación de que el buque está en posesión de un certificado internacional de protección del buque válido o un certificado internacional de protección del buque provisional válido, indicando el nombre de la autoridad que lo ha expedido³ (regla XI-2/9.2.1.1);
- .2 nivel de protección al que opera el buque en ese momento (regla XI-2/9.2.1.2);
- .3 nivel de protección al que haya operado el buque en sus 10⁴ escalas anteriores en instalaciones portuarias (regla XI-2/9.2.1.3);
- .4 toda medida especial o adicional de protección que haya tomado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto dentro del periodo de tiempo especificado en el párrafo 3.1.3 anterior (regla XI-2/9.2.1.4). Por ejemplo, un buque puede facilitar, o se le puede pedir que facilite, información que podría registrarse en el diario de navegación del buque o en otro documento, como el diario⁵ de protección del buque, en relación con los aspectos siguientes:
 - .1 los registros de las medidas adoptadas al visitar una instalación portuaria situada en el territorio de un Estado que no sea un Gobierno Contratante, especialmente de las medidas que normalmente habría adoptado una instalación portuaria situada en el territorio de un Gobierno Contratante (párrafo B/4.37.1 del Código PBIP); y
 - .2 las declaraciones de protección marítima firmadas con instalaciones portuarias o con otros buques (párrafo B/4.37.2 del Código PBIP);

³ Por "autoridad que lo ha expedido" se entiende la Administración, la organización de protección reconocida que actúa en nombre de la Administración, o el Gobierno Contratante que ha expedido el certificado a petición de la Administración.

⁴ En su 78º periodo de sesiones, el Comité de Seguridad Marítima acordó que lo dispuesto en las reglas XI-2/9.2.1.3, XI-2/9.2.1.4 y XI-2/9.2.1.5, sobre la necesidad de mantener un registro de las escalas anteriores en puertos y de las actividades de buque a buque entra en vigor partir del 1 de julio de 2004 y sólo se aplica a las escalas y actividades efectuadas después de esa fecha (MSC/Circ.1111).

⁵ En las prácticas del sector se recomienda que los oficiales de protección del buque mantengan un diario de protección del buque en el que se registren, entre otras cosas, los sucesos que afecten a la protección marítima, las actividades de buque a buque y otra información pertinente relacionada con la protección.

- .5 confirmación de que se han observado los debidos procedimientos de protección del buque durante cualquier actividad de buque a buque en el periodo de tiempo correspondiente a las 10 últimas instalaciones portuarias visitadas (regla XI-2/9.2.1.5). Por ejemplo, un buque puede facilitar, o se le puede pedir que facilite, información relativa a los aspectos siguientes:
 - .1 las medidas adoptadas durante cualquier actividad de buque a buque con un buque que enarbole el pabellón de un Estado que no es Gobierno Contratante, en particular, de las medidas que normalmente habría tomado un buque que enarbolase el pabellón de un Gobierno Contratante (párrafo B/4.38.1 del Código PBIP);
 - .2 las medidas adoptadas durante una actividad de buque a buque con un buque que enarbole el pabellón de un Gobierno Contratante, pero que no tenga que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del Código PBIP, tales como una copia de cualquier certificado de protección que se haya expedido a ese buque en virtud de otras disposiciones (párrafo B/4.38.2 del Código PBIP); y
 - .3 en el caso de que haya a bordo personas o mercancías rescatadas en el mar, todos los pormenores que se conozcan sobre tales personas o mercancías, incluida su identidad, si se conoce, y los resultados de cualquier comprobación que se haya llevado a cabo en nombre del buque para determinar su situación desde el punto de vista de la protección. No es la intención del capítulo XI-2 o de la parte A del Código PBIP retrasar o impedir el traslado de las personas en peligro a un lugar seguro. La única intención del capítulo XI-2 y de la parte A del Código PBIP es la de proporcionar a los Estados la información suficiente para que mantengan la integridad de su protección (párrafo B/4.38.3 del Código PBIP);
- .6 toda otra información práctica relacionada con la protección (salvo los pormenores del plan de protección del buque) (regla XI-2/9.2.1.6). Por ejemplo, un buque puede facilitar, o se le puede pedir que facilite, información relativa a los siguientes aspectos:
 - .1 información recogida en el registro sinóptico continuo (párrafo B/4.39.1 del Código PBIP);
 - .2 ubicación del buque en el momento de efectuar la notificación (párrafo B/4.39.2 del Código PBIP);
 - .3 hora prevista de llegada del buque al puerto (párrafo B/4.39.3 del Código PBIP);
 - .4 lista de tripulantes⁶ (párrafo B/4.39.4 del Código PBIP);

⁶ *IMO Crew List* - Impreso FAL 5 de la OMI.

- .5 descripción general de la carga a bordo del buque⁷ (párrafo B/4.39.5 del Código PBIP);
- .6 lista de pasajeros⁸ (párrafo B/4.39.6 del Código PBIP);
- .7 identidad del responsable del nombramiento de los miembros de la tripulación y de otras personas contratadas o empleadas a bordo del buque, en el momento de que se trate, para desempeñar funciones relacionadas con la actividad comercial del buque (párrafo B/4.39.7 del Código PBIP y regla XI-2/5);
- .8 identidad del responsable de decidir a qué fin se destina el buque (párrafo B/4.39.7 del Código PBIP y regla XI-2/5); y
- .9 identidad de las partes en el contrato o contratos de fletamento, si el buque opera bajo uno de dichos contratos (párrafo B/4.39.7 del Código PBIP y regla XI-2/5).

EVALUACIÓN DE LA INFORMACIÓN RELACIONADA CON LOS BUQUES ANTES DE LA ENTRADA AL PUERTO

3.2 Todo buque al que sea aplicable el capítulo XI-2 y que desee entrar en el puerto de otro Gobierno Contratante facilitará la información indicada en la regla XI-2/9.2.1 a petición de un funcionario debidamente autorizado de dicho Gobierno. El capitán puede negarse a facilitar tal información aunque tendrá en cuenta que si lo hace puede denegársele la entrada al puerto (regla XI-2/9.2.2). En ese caso, el Gobierno Contratante informará inmediatamente por escrito a la Administración de que se ha denegado la entrada del buque al puerto, y de las razones para ello. El Gobierno Contratante también informará a la organización de protección reconocida que expidió el certificado del buque de que se trate y a la Organización (reglas XI-2/9.3.1).

3.3 El Gobierno Contratante podrá autorizar la entrada al puerto cuando la evaluación de la información relativa al buque no dé lugar a que haya motivos fundados para pensar que el buque no cumple lo establecido en las prescripciones del capítulo XI-2 o en la parte A del Código PBIP.

MOTIVOS FUNDADOS A CAUSA DE LA EVALUACIÓN

3.4 Si la evaluación de la información disponible respecto del buque establece que se tengan motivos fundados para pensar que el buque incumple lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del Código PBIP, el Gobierno Contratante intentará establecer comunicación con el buque y entre el buque y la Administración y/o la organización de protección reconocida, para rectificar el incumplimiento (regla XI-2/9.2.4).

⁷ *IMO Cargo Declaration* - Impreso FAL 2 de la OMI.

⁸ *IMO Passenger List* - Impreso FAL 6 de la OMI.

3.5 Si no se rectifica el incumplimiento mediante la comunicación mencionada en el párrafo 3.4 anterior, o si el Gobierno Contratante tiene motivos fundados, en otros sentidos, para pensar que el buque incumple lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del Código PBIP, dicho Gobierno podrá:

- .1 permitir al buque entrar al puerto, sabiendo que existen motivos fundados;
- .2 exigir que el buque acuda a un lugar determinado en el mar territorial o en las aguas interiores de ese Gobierno Contratante (regla XI-2/9.2.5.2);
- .3 inspeccionar el buque en sus aguas territoriales (regla XI-2/9.2.5.3) antes de que entre en el puerto;
- .4 denegar al buque la entrada al puerto (regla XI-2/9.2.5.4).

3.5.1 En los párrafos 3.8 a 3.8.4.1 se resumen las medidas que podrán adoptarse cuando existan motivos fundados.

3.6 Antes de adoptar cualquiera de estas disposiciones, el Gobierno Contratante informará al buque de sus intenciones. Al recibir la información, el capitán podrá alterar la decisión de entrar en ese puerto. En tal caso, no se aplicará la regla XI-2/9 (regla XI-2/9.2.5).

EJEMPLOS DE MOTIVOS FUNDADOS

3.7 Entre los ejemplos de posibles motivos fundados que pueden determinarse antes de que el buque entre en el puerto se incluyen los siguientes:

- .1 pruebas o información fiable de la existencia de deficiencias graves en el equipo, los documentos o los medios de protección prescritos en el capítulo XI-2 y en la parte A del Código PBIP (párrafo B/4.33.2 del Código PBIP);
- .2 un informe o queja que, según el criterio profesional del funcionario debidamente autorizado, contenga información fiable indicando claramente que el buque no cumple las disposiciones del capítulo XI-2 o de la parte A del Código PBIP (párrafo B/4.33.3 del Código PBIP);
- .3 pruebas o información fiable de que el buque ha embarcado a personas o cargado provisiones o mercancías, desde otro buque, o en una instalación portuaria, que incumplían lo dispuesto en el capítulo XI-2 o en la parte A del Código PBIP, y que el buque en cuestión no haya presentado una declaración de protección marítima, ni adoptado medidas de protección especiales o adicionales adecuadas, o no haya observado los procedimientos de protección pertinentes (párrafo B/4.33.6 del Código PBIP);
- .4 pruebas o información fiable de que el buque ha embarcado a personas o ha cargado provisiones o mercancías en una instalación portuaria, o precedentes de otra fuente (por ejemplo, otro buque o un helicóptero), que no tengan que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 o en la parte A del Código PBIP, y el buque no haya adoptado medidas de protección especiales o adicionales adecuadas, o no haya observado los procedimientos de protección pertinentes (párrafo B/4.33.7 del Código PBIP);

- .5 que el buque lleve un segundo certificado internacional de protección del buque provisional, expedido a continuación del inicial, según se describe en la sección A/19.4 del Código PBIP, y si, conforme al criterio profesional de un funcionario debidamente autorizado, uno de los objetivos del buque o de la compañía al solicitar tal certificado ha sido eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 y de la parte A del Código PBIP, transcurrido el periodo de validez del certificado provisional inicial especificado en la sección A/19.4.4 del Código PBIP (párrafo B/4.33.8 del Código PBIP);
- .6 la falta de presentación de la información requerida.

MEDIDAS QUE SE ADOPTARÁN CUANDO EXISTAN MOTIVOS FUNDADOS

3.8 Cuando existan motivos fundados, los Gobiernos Contratantes podrán adoptar las medidas que figuran en los párrafos 3.8.1 a 3.8.4.1 *infra*.

3.8.1 Permitir al buque entrar al puerto sabiendo que existen motivos fundados (párrafo 3.5.1 de las presentes Orientaciones)

3.8.1.1 El Gobierno Contratante podrá permitir al buque entrar al puerto. En tales casos, la regla XI-2/9.1.3 exige que el Gobierno Contratante imponga una o más medidas de control, incluidas las siguientes:

- .1 una inspección del buque;
- .2 demorar el buque;
- .3 detención del buque;
- .4 restricción de sus operaciones, incluidos los movimientos dentro del puerto; y/o
- .5 medidas administrativas o correctivas, adicionales o alternativas, de menor importancia.

3.8.1.2 La inspección de un buque podrá efectuarse de conformidad con los procedimientos para las inspecciones minuciosas que se describen en el capítulo 5 de las presentes Orientaciones.

3.8.1.3 Finalmente, se podrá expulsar al buque de un puerto. Sólo se obligará a un buque a abandonar un puerto cuando los funcionarios debidamente autorizados tengan motivos fundados para pensar que el buque supone una amenaza inmediata para la seguridad o la protección de las personas, de los buques o de otros bienes, y que no hay otros medios adecuados para eliminar esa amenaza (regla XI-2/9.3.3).

3.8.2 Exigir que el buque acuda a un lugar determinado
(*párrafo 3.5.2 de las presentes Orientaciones*)

3.8.2.1 El Gobierno Contratante interesado también podrá disponer que el buque acuda a un lugar determinado de su mar territorial o sus aguas interiores a fin de permitir la inspección del buque.

3.8.2.2 La inspección del un buque podrá efectuarse de conformidad con los procedimientos para las inspecciones minuciosas que se describen en el capítulo 5 de las presentes Orientaciones.

3.8.2.3 Finalmente, se podrá denegar al buque la entrada al puerto.

3.8.3 Inspeccionar el buque antes de que entre en el puerto
(*párrafo 3.5.3 de las presentes Orientaciones*)

3.8.3.1 La decisión de inspeccionar un buque dependerá de la evaluación de la amenaza a la protección que entraña dicho buque.

3.8.3.2 La inspección de un buque antes de su entrada al puerto, basándose en la amenaza evaluada, deberá llevarse a cabo de conformidad con los procedimientos para las inspecciones minuciosas que se describen en el capítulo 5 de las presentes Orientaciones.

3.8.3.3 Finalmente, se podrá denegar al buque la entrada al puerto.

3.8.4 Denegar al buque la entrada al puerto
(*párrafo 3.5.4 de las presentes Orientaciones*)

3.8.4.1 Sólo se denegará la entrada a un puerto cuando los funcionarios debidamente autorizados tengan motivos fundados para pensar que el buque entraña una amenaza inmediata para la seguridad o la protección de las personas, de los buques o de otros bienes, y que no hay otros medios adecuados para eliminar esa amenaza.

CAPÍTULO 4

CONTROL DE LOS BUQUES EN PUERTO

GENERALIDADES

4.1 La regla XI-2/9.1.1 establece que todo buque al que sea aplicable el capítulo XI-2 estará sujeto a un control cuando se encuentre en un puerto de otro Gobierno Contratante, que ejercerán funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno, los cuales podrán ser los mismos que desempeñen las funciones contempladas en la regla I/19. Tal control se limitará a verificar que hay a bordo un certificado internacional de protección del buque válido, o un certificado internacional de protección del buque provisional válido expedido en virtud de las disposiciones de la parte A del Código PBIP, que se aceptará siempre que sea válido, a menos que haya motivos fundados para pensar que el buque no satisface lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del Código PBIP.

4.2 Por consiguiente, incluso cuando no se tengan motivos fundados antes de que el buque entre en el puerto, el buque quedará sujeto a un control en virtud de lo dispuesto en la regla XI-2/9.1.1. Estas inspecciones podrán llevarse a cabo en el ámbito de la supervisión por el Estado de abanderamiento de conformidad con lo dispuesto en la regla I/19 y en la resolución A.787(19) (Procedimientos para la supervisión por el Estado de abanderamiento), enmendada por la resolución A.881(21) (Enmiendas a los procedimientos para la supervisión por el Estado de abanderamiento).

ASPECTOS DE PROTECCIÓN GENERALES

4.3 Al subir a bordo de un buque a los efectos de la regla XI-2/9.1.1, el funcionario debidamente autorizado podrá examinar los siguientes aspectos a fin de poder observar y evaluar en líneas generales el conjunto de medidas de protección del buque:

- .1 al aproximarse y subir al buque o al desplazarse dentro del mismo, observar los aspectos de protección concretos enumerados en los párrafos 4.4.1 a 4.4.12 *infra*, teniendo en cuenta el nivel o los niveles de protección establecido(s) en el puerto y en el buque. Los funcionarios debidamente autorizados sólo deben examinar los aspectos que se pongan de manifiesto en el transcurso de sus actividades normales a bordo;
- .2 verificar que haya a bordo un certificado internacional de protección del buque o un certificado provisional válido, expedido por la Administración o por una organización de protección reconocida autorizada para actuar en su nombre o por otro Gobierno Contratante a petición de la Administración;
- .3 comprobar que el nivel de protección al que está operando el buque es, como mínimo, el que el Gobierno Contratante ha establecido para la instalación portuaria (véase la regla XI-2/4.3);
- .4 identificar al oficial de protección del buque;

- .5 al comprobar la documentación restante, pedir pruebas de que se han llevado a cabo los ejercicios y prácticas de protección a los intervalos convenidos y recabar información sobre las prácticas en las que ha participado el buque;
- .6 verificar los registros de las últimas 10⁹ escalas en instalaciones portuarias (véase la regla XI-2/9.2.1), incluido el registro de todas las actividades buque-buque que se hayan realizado durante ese periodo, y comprobar que incluyen para cada caso:
 - .1 el nivel de protección al que operaba el buque (véase la regla XI-2/9.2.1.3);
 - .2 otras medidas especiales o adicionales de protección adoptadas (véase la regla XI-2/9.2.1.4); y
 - .3 información sobre la correcta observación de las medidas de protección del buque (véase la regla XI-2/9.2.1.5), incluida la Declaración de protección, cuando se haya formulado;
- .7 comprobar si los principales miembros del personal de protección del buque pueden comunicarse eficazmente entre sí sobre aspectos relacionados con la protección.

ASPECTOS DE PROTECCIÓN ESPECÍFICOS

4.4 Los aspectos de protección específicos enumerados en los párrafos 4.4.1 a 4.4.12 *infra* no deben utilizarse como una lista de comprobaciones. La finalidad del examen de cualquiera de estos aspectos es que el funcionario debidamente autorizado pueda determinar si existen motivos fundados o no. No obstante, se espera de los funcionarios debidamente autorizados que emitan un dictamen profesional basándose en el nivel o niveles de protección al que operan el buque y la instalación portuaria y no limitándose a comprobar los aspectos de protección específicos enumerados a continuación. No cumplir uno o más de estos aspectos no significa necesariamente que se incumplan las prescripciones de carácter obligatorio del capítulo XI-2 o de la parte A del Código PBIP.

Acceso al buque en puerto

4.4.1 Para los buques que operen en el nivel de protección 1, se puede verificar si:

- .1 el buque ejerce algún tipo de control sobre los puntos de acceso (sección A/7.2.2 del Código PBIP).
- .2 ¿se puede observar que se comprueba la identidad de todas las personas que desean subir a bordo del buque? (párrafo B/9.14.1 del Código PBIP).

4.4.2 Además, con respecto los buques de pasaje que operen en el nivel de protección 1, se pueden verificar, entre otros, los siguientes aspectos:

⁹ En su 78º periodo de sesiones, el Comité de Seguridad Marítima acordó que lo dispuesto en las reglas XI-2/9.2.1.3, XI-2/9.2.1.4 y XI-2/9.2.1.5, sobre la necesidad de mantener un registro de las escalas anteriores en puertos y de las actividades de buque a buque entra en vigor partir del 1 de julio de 2004 y sólo se aplica a las escalas y actividades efectuadas después de esa fecha (MSC/Circ.1111).

- .1 ¿se han designado zonas seguras para efectuar los registros en colaboración con la instalación portuaria? (párrafo B/ 9.14.2 del Código PBIP);
- .2 ¿están separadas las personas y efectos personales que han pasado los controles de protección de las personas y efectos personales que aún no se han sometido a ellos?(párrafo B/ 9.14.4 del Código PBIP);
- .3 ¿se separa a los pasajeros que embarcan de los que desembarcan? (párrafo B/9.14.5 del Código PBIP);
- .4 ¿está protegido el acceso a los espacios sin dotación permanente adyacentes a zonas a las que tengan acceso los pasajeros y visitantes? (párrafo B/9.14.7 del Código PBIP).

4.4.3 En todos los buques que operen al nivel de protección 2, cuando se puedan observar los siguientes aspectos a bordo se puede verificar si:

- .1 se ha limitado el número de puntos de acceso (párrafo B/9.16.2 del Código PBIP);
- .2 se han tomado medidas para disuadir cualquier intento de acceder al buque por el costado que dé al mar, en colaboración con la instalación portuaria (párrafo B/9.16.3 del Código PBIP);
- .3 se ha establecido una zona restringida alrededor del costado del buque que dé a tierra, en colaboración con la instalación portuaria (párrafo B/9.16.4 del Código PBIP);
- .4 se acompaña a los visitantes, a bordo del buque (párrafo B/9.16.6 del Código PBIP);
- .5 se han efectuado registros totales o parciales del buque (párrafo B/9.16.8 del Código PBIP); y
- .6 se han facilitado informes adicionales sobre aspectos de protección específicos (párrafo B/9.16.7 del Código PBIP).

Acceso a las zonas restringidas

4.4.4 En los buques que operan al nivel de protección 1, cuando se puedan observar los siguientes aspectos a bordo se puede verificar si:

- .1 están marcadas las zonas restringidas (párrafo B/9.20 del Código PBIP);
- .2 se pueden aislar o cerrar con llave el puente y la cámara de máquinas (párrafo B/9.21.1 del Código PBIP);
- .3 se cierran con llave el puente y la cámara de máquinas o se controlan los accesos por otros medios (por ejemplo, asignando dotación permanente al espacio o utilizando equipo de vigilancia para supervisar la zona) (párrafo B/9.22.2 del Código PBIP);
- .4 se pueden cerrar con llave las puertas que dan a zonas restringidas (aparato de gobierno, espacios de máquinas, plantas de aire acondicionado, etc.) (párrafos B/9.21.1 a 9.21.9 del Código PBIP).

4.4.5 Además, en los buques de pasaje que operan al nivel de protección 2, deberá verificarse si se han establecido zonas restringidas contiguas a los puntos de acceso para evitar que se congregue en las inmediaciones un elevado número de personas (párrafo B/9.23.1 del Código PBIP).

Vigilancia de la protección del buque

4.4.6 En los buques que operan en el nivel de protección 1, cuando se puedan observar los siguientes aspectos¹⁰ a bordo se puede verificar si:

- .1 hay guardias en cubierta durante la visita o se utiliza equipo de vigilancia para supervisar el buque (párrafo B/9.42.2 del Código PBIP); y
- .2 se vigilan desde el buque tanto los accesos por tierra como por mar (párrafos B/9.42.2, B/9.46.1 y B/9.46.2 del Código PBIP).

4.4.7 En los buques que operan en el nivel de protección 2, cuando se puedan observar los siguientes aspectos¹¹ a bordo se puede verificar si:

- .1 en caso de que se utilice equipo de vigilancia, se controla a intervalos frecuentes (párrafo B/9.47.2 del Código PBIP);
- .2 se ha asignado personal adicional a las guardias y a patrullar las zonas restringidas (párrafo B/9.47.3 del Código PBIP).

Entrega de las provisiones del buque

4.4.8 En los buques que operan en el nivel de protección 1, cuando se puedan observar los siguientes aspectos¹² a bordo se puede verificar si:

- .1 se inspeccionan las provisiones del buque antes de cargarlas para detectar indicios de manipulación o interferencia indebidas (párrafo B/9.33.3 del Código PBIP);
- .2 se comprueba que las provisiones coinciden con los pedidos antes de subirlas a bordo (párrafo B/9.35.1 del Código PBIP);
- .3 una vez cargadas las provisiones se estiban de forma segura (párrafo B/9.35.2 del Código PBIP).

¹⁰ Teniendo en cuenta las medidas de protección implantadas en la instalación portuaria.

¹¹ Teniendo en cuenta las medidas de protección implantadas en la instalación portuaria.

¹² Teniendo en cuenta las medidas de protección implantadas en la instalación portuaria.

Manipulación de la carga

4.4.9 Las inspecciones de la carga podrán realizarse mediante:

- .1 examen ocular y físico; y
- .2 equipos de análisis/detección, dispositivos mecánicos o perros.

Teniendo en cuenta que puede estar previsto inspeccionar y precintar la carga en tierra.

4.4.10 En los buques de carga, incluidos los dedicados al transporte de automóviles, los buques de carga rodada y los buques de pasaje, que operan en el nivel de protección 1, cuando se puedan observar los siguientes aspectos¹³ a bordo se puede verificar si:

- .1 se inspeccionan sistemáticamente la carga, las unidades de transporte y los espacios de carga antes y durante las operaciones de manipulación de la carga (párrafo B/9.27.1 del Código PBIP);
- .2 se comprueba que la carga que se embarca coincide con lo indicado en la documentación correspondiente (párrafo B/9.27.2 del Código PBIP);
- .3 se registran los vehículos antes de su embarque (párrafo B/9.27.3 del Código PBIP);
- .4 se comprueban los precintos u otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida (párrafo B/9.27.4 del Código PBIP).

4.4.11 En los buques de carga, incluidos los dedicados al transporte de automóviles, los buques de carga rodada y los buques de pasaje, que operan en el nivel de protección 2, cuando se puedan observar los siguientes aspectos¹⁴ a bordo se puede verificar si:

- .1 se efectúan inspecciones pormenorizadas de la carga, los espacios de carga y las unidades de transporte (párrafo B/9.30.1 del Código PBIP);
- .2 se efectúan inspecciones pormenorizadas para garantizar que sólo se embarca la carga prevista (párrafo B/9.30.2 del Código PBIP);
- .3 se intensifican los registros de vehículos antes del embarco (párrafo B/9.30.3 del Código PBIP);
- .4 se efectúan comprobaciones de los precintos y otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida con frecuencia y minuciosidad (párrafo B/9.30.4 del Código PBIP).

¹³ Teniendo en cuenta las responsabilidades de la instalación portuaria en materia de protección.

¹⁴ Teniendo en cuenta las responsabilidades de la instalación portuaria en materia de protección.

Tramitación de los equipajes no acompañados

4.4.12 El buque o la instalación portuaria examinarán y/o registrarán los equipajes no acompañados. Si dichos exámenes o registros se realizan a bordo del buque, habrá que efectuar las siguientes comprobaciones:

- .1 en el nivel de protección 1, cuando estos aspectos puedan observarse mientras el funcionario está a bordo, verificar si se examinan o registran los equipajes no acompañados antes de embarcarlos a bordo (párrafo B/9.39 del Código PBIP);
- .2 en el nivel de protección 2, cuando estos aspectos puedan observarse mientras el funcionario está a bordo, verificar si se examinan o registran los equipajes no acompañados antes de embarcarlos a bordo (párrafo B/9.40 del Código PBIP).

DETERMINACIÓN DE LA EXISTENCIA DE MOTIVOS FUNDADOS

4.5 Entre los ejemplos de posibles motivos fundados citados en las reglas XI-2/9.1 y XI-2/9.2 se incluyen los siguientes, según proceda:

- .1 el examen del certificado internacional de protección del buque o del certificado provisional demuestra que no es válido o que ha expirado (párrafo B/4.33.1 del Código PBIP);
- .2 pruebas o información fiable de la existencia de deficiencias graves en el equipo, los documentos o los medios de protección prescritos en el capítulo XI-2 y en la parte A del Código PBIP (párrafo B/4.33.2 del Código PBIP);
- .3 presentación de un informe o queja que, según el criterio profesional del funcionario debidamente autorizado, contenga información fiable que indique claramente que el buque no cumple las disposiciones del capítulo XI-2 o de la parte A del Código PBIP (párrafo B/4.33.3 del Código PBIP);
- .4 prueba presentada u observación formulada por un funcionario debidamente autorizado, haciendo uso de su criterio profesional, de que el capitán o el personal del buque no están familiarizados con los procedimientos de protección esenciales a bordo o de que no se pueden llevar a cabo los ejercicios relacionados con la protección del buque o de que no se han observado dichos procedimientos o no se han realizado dichos ejercicios (párrafo B/4.33.4 del Código PBIP);
- .5 prueba presentada u observación formulada por un funcionario debidamente autorizado, haciendo uso de su criterio profesional, de que el personal clave del buque no puede establecer una comunicación correcta con ningún otro miembro clave del personal del buque responsable de la protección a bordo (párrafo B/4.33.5 del Código PBIP);
- .6 prueba o información fiable de que el buque ha embarcado a personas o ha cargado provisiones o mercancías desde otro buque o en una instalación portuaria, que incumplían lo dispuesto en el capítulo XI-2 o en la parte A del Código PBIP y que el buque en cuestión no haya presentado una declaración de protección marítima, ni adoptado medidas de protección especiales o adicionales adecuadas, o no haya

observado los procedimientos de protección pertinentes (párrafo B/4.33.6 del Código PBIP);

- .7 prueba o información fiable de que el buque ha embarcado a personas o ha cargado provisiones o mercancías en una instalación portuaria, o procedentes de otra fuente (por ejemplo, otro buque o un helicóptero), que no tengan que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 ni en la parte A del Código PBIP, y el buque no haya adoptado medidas de protección especiales o adicionales adecuadas, o no haya observado los procedimientos de protección pertinentes (párrafo B/4.33.7 del Código PBIP); y
- .8 que el buque lleve un segundo certificado internacional de protección del buque provisional expedido a continuación del inicial, según se describe en la sección A/19.4 del Código PBIP, y si, conforme al criterio profesional de un funcionario debidamente autorizado, uno de los objetivos del buque o de la compañía al solicitar tal certificado ha sido eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 y de la parte A del Código PBIP una vez transcurrido el periodo de validez del certificado provisional inicial especificado en la sección A/19.4.4 del Código PBIP (párrafo B/4.33.8 del Código PBIP).

MEDIDAS QUE PROCEDE ADOPTAR CUANDO HAYA MOTIVOS FUNDADOS

4.6 Cuando haya motivos fundados, se podrá efectuar una inspección más detallada de conformidad con los procedimientos para efectuar inspecciones más detalladas que se describen en el capítulo 5 de estas Orientaciones.

4.7 Al decidir que medidas de control proporcionales deben adoptarse a raíz de una inspección, el funcionario debidamente autorizado deberá tener en cuenta en qué medida el buque puede:

- .1 establecer comunicaciones con la instalación portuaria;
- .2 evitar los accesos no autorizados al buque y a las zonas restringidas; y
- .3 evitar que se introduzcan a bordo armas no autorizadas y artefactos incendiarios o explosivos.

4.8 El funcionario debidamente autorizado explicará los aspectos que indican un incumplimiento al capitán y/o al oficial de protección del buque, y hará lo posible por garantizar la rectificación de todas las deficiencias detectadas. Si, a juicio del funcionario debidamente autorizado, el capitán o el oficial de protección del buque no pueden rectificar el incumplimiento de manera adecuada, dicho funcionario podrá:

- .1 demorar la salida del buque hasta que se rectifique el incumplimiento; (regla XI-2/9.1.3);

- .2 restringir las operaciones del buque hasta que se rectifique el incumplimiento, si el buque puede representar un riesgo especialmente grave para la protección si permanece en su emplazamiento actual, o si continúa las operaciones de carga, y las deficiencias relacionadas con el incumplimiento pueden rectificarse en otro lugar o en condiciones menos peligrosas. La restricción de las operaciones del buque puede incluir su traslado a otro lugar del puerto, la modificación o interrupción de las operaciones de carga, o la expulsión del buque; o (regla XI-2/9.1.3); o
- .3 detener al buque hasta que se rectifiquen los aspectos que provocan el incumplimiento, si el buque representa una amenaza especialmente grave para la protección o la seguridad de las personas, el buque u otros bienes, y limitarse a restringir sus operaciones no es suficiente para rectificar el incumplimiento (regla XI-2/9.1.3).

4.9 Tales medidas de control podrán además, o como alternativa, incluir otras medidas administrativas o correctivas de menor importancia (regla XI-2/9.1.3).

4.10 Sólo se expulsará al buque del puerto cuando se detecten motivos fundados para pensar que representa una amenaza inmediata para la seguridad o la protección de las personas, de los buques o de otros bienes, y que no hay otros medios adecuados para eliminar esa amenaza (regla XI-2/9.3.3).

CAPÍTULO 5

INSPECCIONES MÁS DETALLADAS CUANDO EXISTAN MOTIVOS FUNDADOS

GENERALIDADES

5.1 Cuando el funcionario debidamente autorizado tenga motivos fundados para pensar que el buque no cumple alguna disposición esencial del capítulo XI-2 o de la parte A del Código PBIP o que el capitán o el personal de a bordo no están familiarizados con los procedimientos o medidas esenciales de a bordo para garantizar la protección, *podrá* realizar una inspección más detallada, como la que se describe en los párrafos 5.2 a 5.6 *infra*. El funcionario debidamente autorizado notificará al capitán que va a efectuar una inspección más detallada. No obstante, conviene tener presente que el incumplimiento de alguno de los aspectos señalados en la parte B del Código PBIP no constituye necesariamente un incumplimiento de lo dispuesto en el capítulo XI-2 o en la parte A del Código PBIP.

INSPECCIONES MÁS DETALLADAS

5.2 Las inspecciones más detalladas pueden incluir los siguientes aspectos:

- .1 ¿Cuenta el capitán con pruebas documentales de sus responsabilidades y autoridad, en las que se aclare que ostenta la máxima autoridad? (sección A/6.1 del Código PBIP).
- .2 ¿Se ha designado un oficial de protección del buque y tiene éste presentes sus responsabilidades en virtud del plan de protección del buque? (sección A/12.1 del Código PBIP).
- .3 ¿Está el plan de protección redactado en los idiomas de trabajo del buque? Si el plan no está en español, francés o inglés, ¿se ha incluido una traducción a uno de estos idiomas? (sección A/9.4 del Código PBIP).
- .4 ¿Puede el personal de a bordo vigilar el buque (incluidas las zonas de carga), las zonas restringidas a bordo y los alrededores del buque? (sección A/9.42 del Código PBIP).
- .5 ¿Ejecutan satisfactoriamente los miembros del personal de a bordo todas las tareas relacionadas con la protección del buque y conocen los procedimientos de las comunicaciones sobre protección? (secciones A/7.2.1 y A/7.2.7 del Código PBIP).
- .6 ¿Se controla el acceso al buque y el embarco de las personas y sus efectos? (secciones A/7.2.2 y A/7.2.3 del Código PBIP) ¿Se dispone de medios para identificar a las personas que acceden al buque? (párrafo B/9.11 del Código PBIP).
- .7 ¿Tiene el personal de a bordo capacidad para supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque? (sección A/7.2.6 del Código PBIP).

- .8 ¿Saben los oficiales de a bordo quién es el oficial de protección del buque? (sección A/9.4.13 del Código PBIP).
- .9 ¿Saben los oficiales de a bordo quién es el oficial de la compañía para la protección marítima? (sección A/9.4.14 del Código PBIP).
- .10 ¿Ha mantenido el buque un registro de formación, ejercicios y prácticas? (sección A/10.1.1 del Código PBIP).
- .11 ¿Ha mantenido el buque un registro de los cambios en el nivel de protección? (sección A/10.1.4 del Código PBIP).
- .12 Si se ha presenciado un ejercicio de protección, ¿están los miembros del personal del buque familiarizados con sus obligaciones y con el uso apropiado del equipo de protección del buque?

El funcionario debidamente autorizado deberá acordar con el capitán y con el oficial de protección del buque el lugar donde se van a efectuar los ejercicios y la clase de ejercicios que se llevarán a cabo, teniendo en cuenta el tipo de buque, los cambios de personal del buque y las instalaciones portuarias que el buque vaya a visitar. Dentro de lo posible, estos ejercicios se realizarán como si hubiera una amenaza real para la protección y pueden incluir (sección A/13.4 y párrafos B/13.5 y B/13.6 del Código PBIP):

- .1 la respuesta a una amenaza para la protección o un suceso que afecta a la protección;
 - .2 la respuesta a un cambio en el nivel de protección del buque;
 - .3 la detección de acceso no autorizado, incluidos los polizones; y
 - .4 otros sucesos relacionados con los motivos fundados para sospechar la falta de cumplimiento.
- .13 ¿Pueden los miembros clave del personal del buque comunicarse entre sí, con las instalaciones portuarias y con el oficial de protección de la compañía? (párrafo B/9.2.3 del Código PBIP).
 - .14 ¿Puede el buque recibir información de los Gobiernos Contratantes sobre los cambios de nivel de protección? (reglas XI-2/3 y XI-2/7).
 - .15 ¿Se garantiza que el buque es capaz de iniciar y transmitir un alerta de protección buque-tierra? (regla XI-2/6).
 - .16 ¿Ha recibido el oficial de seguridad del buque la formación apropiada y, tiene un conocimiento adecuado del plan de protección del buque y sus procedimientos, de la distribución del buque y del funcionamiento del equipo y los sistemas de protección del buque? (sección A/13.2 y párrafos B/13.1 y B/13.2 del Código PBIP).

- .17 ¿Han recibido formación adecuada los miembros del personal de a bordo con tareas y responsabilidades específicas en materia de protección y cuentan con conocimientos y capacidad suficientes para desempeñar las tareas que se le han asignado? ¿Entienden sus tareas en materia de protección del buque, según se exponen en el plan de protección del buque? (sección A/13.3 y párrafo B/13.3 del Código PBIP).
- .18 Mediante observación directa, ¿puede detectarse si funciona correctamente el equipo de protección instalado a bordo, como los sensores de movimiento, los sistemas de vigilancia, el equipo de escaneado, el alumbrado y las alarmas?

INSPECCIÓN DEL PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

5.3 Cuando la única manera de verificar o rectificar el incumplimiento sea modificar las correspondientes prescripciones del plan de protección del buque, se dará acceso con carácter excepcional, se dará acceso a las secciones específicas del plan relativas al incumplimiento. Las solicitudes de acceso a dichas secciones específicas deberán incluir detalles sobre el incumplimiento que se desea verificar o rectificar (secciones A/9.8 y A/9.8.1 del Código PBIP).

5.4 Un funcionario debidamente autorizado sólo podrá examinar las siguientes secciones del plan de protección del buque con el consentimiento del Gobierno Contratante del pabellón que tenga derecho a enarbolar el buque o del capitán del buque en cuestión (sección A/9.8.1 del Código PBIP):

Disposiciones del Plan que pueden ser inspeccionadas con el consentimiento del Gobierno Contratante del Estado que tenga derecho a enarbolar el buque o del capitán del buque	
Disposiciones del Plan	Referencia del Código PBIP
Prevención de la introducción de artículos no autorizados	A/9.4.1
Prevención del acceso no autorizado al buque	A/9.4.3
Evacuación del buque	A/9.4.6
Verificación de las actividades de protección	A/9.4.8
Formación, ejercicios y prácticas	A/9.4.9
Interfaz con las actividades de protección de las instalaciones portuarias	A/9.4.10
Examen del Plan de protección del buque	A/9.4.11
Notificación de los sucesos que afecten a la protección	A/9.4.12
Identificación del oficial de protección del buque	A/9.4.13
Identificación del oficial de la compañía para la protección marítima	A/9.4.14
Frecuencia de prueba o calibrado del equipo de protección	A/9.4.16
Protección del plan de protección del buque	A/9.6
Actividades de protección no reguladas por el Código PBIP	B/9.51

5.5 Las siguientes disposiciones del Plan de protección del buque se consideran información de carácter confidencial y el funcionario debidamente autorizado no las podrá examinar a menos que cuente con el consentimiento del Gobierno Contratante del pabellón que tenga derecho a enarbolar el buque (sección A/9.8.1 del Código PBIP):

Disposiciones del Plan que ÚNICAMENTE podrán inspeccionarse con el consentimiento del Gobierno Contratante cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque	
Disposiciones del Plan	Referencia del Código PBIP
Zonas restringidas	A/9.4.2
Respuesta a amenazas para la protección o fallos de las medidas de protección, incluida la frecuencia de las inspecciones	A/9.4.4
Respuesta a las instrucciones sobre protección en el nivel de protección 3	A/9.4.5
Tareas del personal al que se hayan asignado responsabilidades de protección	A/9.4.7
Procedimientos para el mantenimiento del equipo de protección	A/9.4.15
Sistema de alerta de protección del buque	A/9.4.17 y .18

5.6 El funcionario debidamente autorizado deberá continuar dialogando sobre los aspectos relativos al incumplimiento con el capitán y/o el oficial de protección del buque, y tratará de garantizar que se rectifican todos los puntos señalados.

MEDIDAS DE CONTROL

5.7 Cuando haya motivos fundados, como se refleja en el párrafo 4.5, el funcionario debidamente autorizado podrá imponer las nuevas medidas de control que se indican en los párrafos 4.6 a 4.10.

5.8 Tales medidas de control podrán además, o como alternativa, incluir otras medidas administrativas o correctivas de menor importancia (regla XI-2/9.1.3).

CAPÍTULO 6

SALVAGUARDIAS

GENERALIDADES

6.1 Cuando tome medidas de control y cumplimiento, el funcionario debidamente autorizado deberá asegurarse de que cualquier medida de control sea proporcional. Tales medidas o disposiciones deben ser razonables y lo menos severas y más breves que sea posible para rectificar o mitigar el incumplimiento (párrafo B/4.43 del Código PBIP).

6.2 Cuando los funcionarios debidamente autorizados tomen medidas de control y cumplimiento:

- .1 harán todo lo posible por evitar la demora o detención indebida del buque. Si el buque es objeto de una demora o detención indebida, tendrá derecho a indemnización por las pérdidas o daños que haya sufrido (regla XI-2/9.3.5); y
- .2 no impedirán el necesario acceso o desembarco del buque en caso de emergencia o por razones humanitarias o de protección (regla XI-2/9.3.5).

6.3 Las medidas de control mencionadas en la regla XI-2/9 y en estas Orientaciones sólo se impondrán hasta que se haya corregido el incumplimiento que dio lugar a su adopción, de la manera que el funcionario debidamente autorizado juzgue satisfactoria, teniendo en cuenta las medidas propuestas por el buque o la Administración, en caso de haberlas (regla XI-2/9.3.4).

FUENTES DE INFORMACIÓN POCO FIABLES

6.4 Si las medidas o procedimientos de control que se tomen sobre la base de datos o información procedente de otras fuentes no demuestran la existencia de un incumplimiento, el Gobierno Contratante deberá evaluar el uso de dichas fuentes, los motivos que puedan tener tales fuentes para facilitar información que pueda inducir a error y determinar si en el futuro puede seguir considerando "fiable" la información que reciba de esas fuentes. En los casos en que se detecten abusos claros, el Gobierno Contratante deberá estudiar la conveniencia de adoptar medidas para evitar que se vuelvan a dar casos similares, quizás en colaboración con la Administración o el buque, si lo considera oportuno.

CAPÍTULO 7

INFORMES

INFORMES SOBRE CONTROL DE LOS BUQUES EN PUERTO

7.1 Los funcionarios debidamente autorizados deben cerciorarse de que, una vez concluida la inspección de un buque en puerto, se facilita al capitán o al oficial de protección del buque un informe en el que se indiquen los resultados de la inspección, los pormenores de cualquier medida adoptada por el funcionario debidamente autorizado y una lista de los incumplimientos que deben rectificar el capitán, el oficial de protección del buque o la compañía. Tales informes se ajustarán al modelo que figura en el apéndice 1 (regla XI-2/9.3.1).

7.2 Cuando al tomar medidas de control y cumplimiento un funcionario debidamente autorizado inspeccione, demore, restrinja las operaciones, detenga o expulse a un buque de un puerto por tener motivos fundados para pensar que existe un incumplimiento, el Gobierno Contratante informará¹⁵ inmediatamente a la Administración, por escrito y por los medios más expeditivos, de las medidas de control impuestas o de las disposiciones adoptadas, y de las razones para ello. El Gobierno Contratante también enviará copias de dicho informe a la organización de protección reconocida que haya expedido el certificado internacional de protección del buque o el certificado provisional y a la Organización (regla XI-2/9.3.1).

7.3 Cuando se deniegue la entrada a un puerto o se expulse a un buque de un puerto, el Gobierno Contratante deberá notificar los hechos a las autoridades pertinentes del próximo puerto de escala, si se conoce, y a otros Estados ribereños pertinentes. Se garantizará que tal comunicación sea confidencial y que se transmita por medios seguros (regla XI-2/9.3.2).

INFORMES SOBRE BUQUES QUE DESEEN ENTRAR EN PUERTO

7.4 Cuando al tomar medidas de control y cumplimiento, un funcionario debidamente autorizado tenga motivos fundados para pensar que el buque incumple lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del Código PBIP, tras recibir la información enumerada en el párrafo 3.1 de estas Orientaciones, el funcionario debidamente autorizado intentará establecer comunicación con el buque y que se establezca entre el buque y la Administración para rectificar el incumplimiento (regla XI-2/9.2.4).

7.5 Cuando el incumplimiento no pueda corregirse mediante esa comunicación, el funcionario debidamente autorizado informará al buque de la intención de adoptar medidas proporcionales para rectificarlo. Al recibir la información, el capitán podrá alterar la decisión de entrar en ese puerto (regla XI-2/9.2.5).

¹⁵ La base de datos del Código PBIP creada en virtud de lo dispuesto en la regla XI-2/13 contiene datos específicos de contacto y se encuentra disponible en el sitio Web de la OMI.

7.6 Cuando al tomar medidas de control y cumplimiento un funcionario debidamente autorizado tome alguna de las medidas proporcionales indicadas en estas Orientaciones para rectificar el incumplimiento de un buque que desee entrar en puerto, entre las que se pueden incluir la denegación de la entrada al puerto, el Gobierno Contratante informará inmediatamente a la Administración por escrito, de las medidas de control impuestas o de las disposiciones adoptadas, y de las razones para ello. El Gobierno Contratante también enviará copias de todo informe de este tipo a la organización de protección reconocida que haya expedido el certificado internacional de protección del buque o el certificado provisional y a la Organización (regla XI-2/9.3.1).

APÉNDICE 1

MATERIAL CONEXO

Resolución MSC.136(76)	Normas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque
Resolución MSC.147(77)	Adopción de las normas revisadas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque
MSC/Circ.1067	Pronta implantación de las medidas especiales para incrementar la protección marítima
MSC/Circ.1072	Orientaciones sobre la provisión de sistemas de alerta de protección del buque
MSC/Circ.1073	Directrices para los Centros coordinadores de salvamento marítimo (CCSM) sobre los actos de violencia perpetrados contra los buques
MSC/Circ.1074	Directrices provisionales para la autorización de organizaciones de protección reconocidas que actúan en nombre de la Administración y/o autoridad designada de un Gobierno Contratante
MSC/Circ.1097	Orientaciones relativas a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP
MSC/Circ.1104	Implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP
MSC/Circ.1106	Implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP a las instalaciones portuarias
MSC/Circ.1109	Falsos alertas de protección y dobles alertas de socorro/protección
MSC/Circ.1110	Asuntos relacionados con las reglas XI-2/6 y XI-2/7 del Convenio SOLAS
MSC/Circ.1111	Orientación relativa a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP
MSC/Circ.1112	Permiso de tierra y acceso a los buques en virtud del Código PBIP
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

Resolución A.955(23)	Enmiendas a los principios relativos a la dotación de seguridad (resolución A.890(21))
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))
Resolución A.959(23)	Modelo y directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos (RSC)
Circular N° 2514	Información requerida a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS de conformidad con las disposiciones de la regla XI-2/13 del SOLAS
Circular N° 2529	Información requerida a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS de conformidad con las disposiciones de la regla XI-2/13.1.1 del SOLAS en relación con la comunicación de los datos de un único punto de contacto nacional
—	Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos

APÉNDICE 2

**INFORME SOBRE LA IMPOSICIÓN DE UNA MEDIDA DE CONTROL Y CUMPLIMIENTO,
DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LA ORIENTACIÓN PROVISIONAL
RELATIVA A LAS MEDIDAS DE CONTROL Y CUMPLIMIENTO PARA
INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA
(RESOLUCIÓN MSC.159(78))**

(Autoridad que presenta el informe)
(Dirección)

Copia a: El Capitán
La dependencia administrativa del funcionario
debidamente autorizado

(Teléfono y facsímil)

Si se adoptan medidas de control que no sean medidas administrativas de menor
importancia, se enviarán copias adicionales de este informe a:

La Administración

La Organización de protección reconocida

La OMI

El Estado rector del próximo puerto
de escala del buque (si se deniega la
entrada o se expulsa al buque del puerto)

- 1 Nombre de la autoridad que presenta el informe: _____
- 3 Lugar de la inspección: _____
- 4 Nombre del buque: _____
- 6 Tipo de buque: _____
- 8 N° IMO: _____
- 10 Año de construcción: _____
- 11 Organización de protección reconocida: _____
- 12 Propietario registrado (datos tomados del registro sinóptico continuo): _____
- 13 Fletador a casco desnudo registrado, si procede (datos tomados del registro sinóptico continuo): _____
- 14 Compañía (datos tomados del registro sinóptico continuo): _____
- 15 Autoridad que ha expedido el certificado internacional
de protección del buque: _____
- 17 Nivel de protección del buque: _____
- 18 Motivo(s) del incumplimiento: _____
- 2 Fecha de inspección: _____
- 5 Pabellón del buque: _____
- 7 Distintivo de llamada: _____
- 9 Arqueo bruto: _____
- 16 Fecha de expedición/vencimiento:

19 Medidas adoptadas por el funcionario debidamente autorizado:

20 Medidas de control específicas adoptadas (indíquese como sigue: "x" - Medidas adoptadas, "-" - no se han adoptado medidas)

- Ninguna
- Medidas administrativas de menor importancia
- Inspección más detallada
- Demora de la salida del buque
- Restricción de las operaciones del buque
- Modificación o interrupción de las operaciones de carga
- Traslado del buque a otro lugar del puerto
- Detención del buque
- Denegación al buque de la entrada en el puerto
- Expulsión del buque del puerto

21 Medidas correctivas adoptadas por el buque o la compañía: _____

Oficina expedidora: _____

Nombre del funcionario debidamente autorizado:

Nombre: _____

Teléfono/facsímil: _____

Firma: _____]