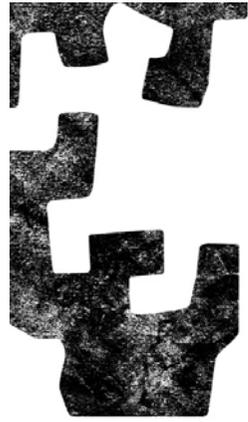


CURSO DE OFICIAL DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

TEMA 2

REGULACIÓN LEGAL Y DEFINICIONES

Profesores: Imanol Basterretxea Iribar
Iranzu Sotés Cedrón



2.1 OMI (Organización Marítima Internacional) = IMO (International Maritime Organization)

REGULACIÓN LEGAL

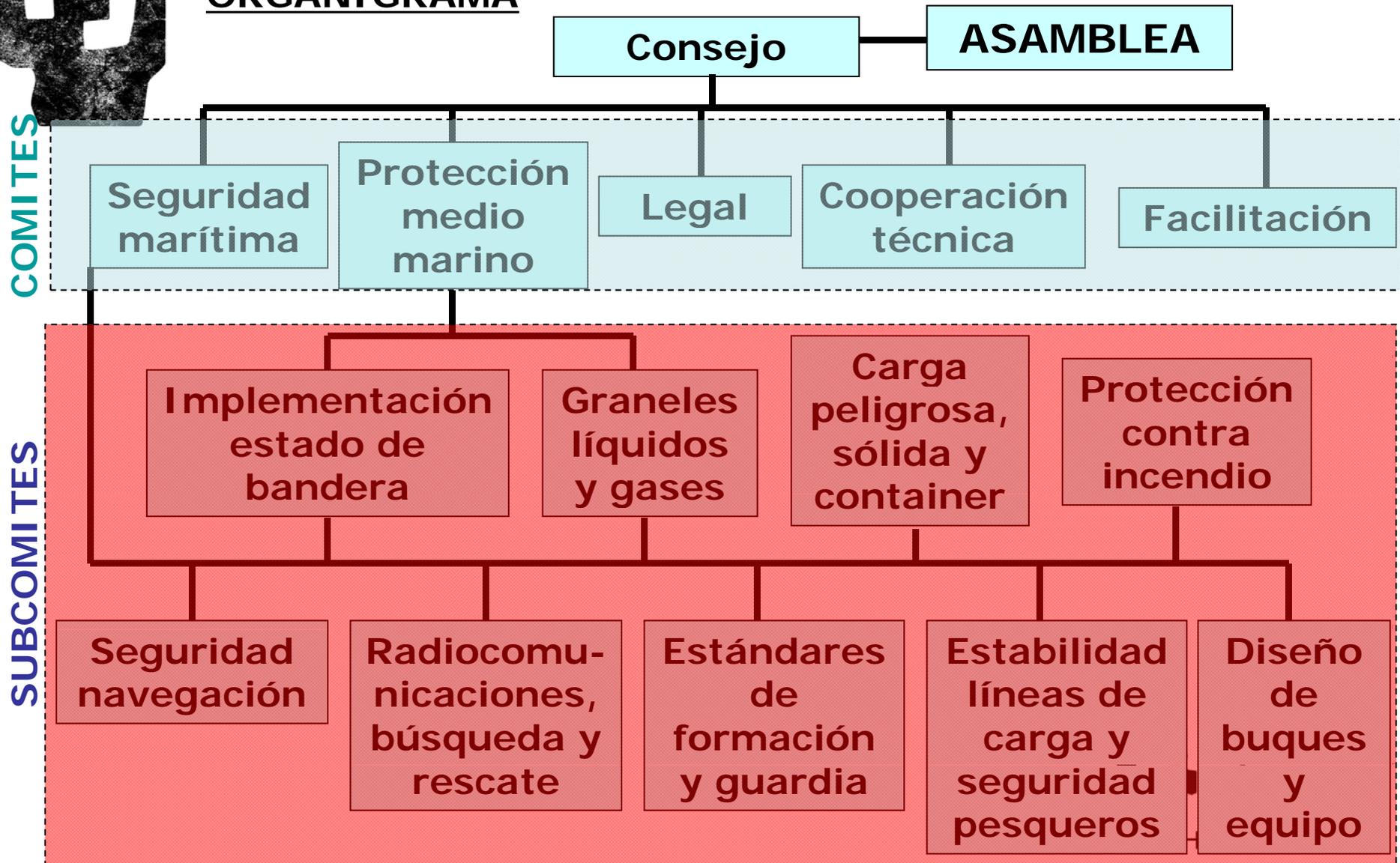
La Organización marítima internacional (**OMI** – **IMO** en inglés) se encarga de la gestión y regulación de los asuntos marítimos internacionales relacionados con los buques y su entorno. Sus reglas tienen tanto carácter **consultivo** como **ejecutivo**.

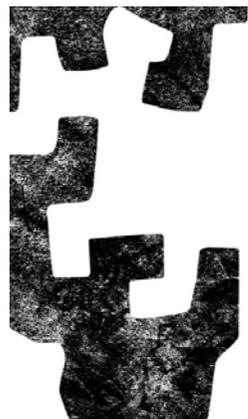
Por tanto, elabora lo siguiente:

- Convenios marítimos internacionales
- Códigos marítimos
- Circulares

2.1 OMI

ORGANIGRAMA





2.1 OMI

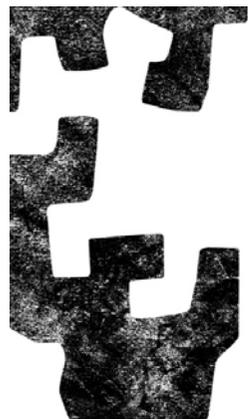
Organigrama (continuación)

- Los **subcomités** gestionan el **aspecto técnico** y pueden ser ayudados por otras personas y organismos externos
- Los **comités** tienen una labor de **coordinación y gestión** entre las necesidades y el aspecto técnico. **Preparan el proyecto de instrumento** que se convertirá en convenio, código, resolución o circular
- El **consejo** y la **asamblea** representan el vértice superior de la pirámide jerárquica y a ellos se eleva la **'toma de decisiones'**.

2.1 OMI

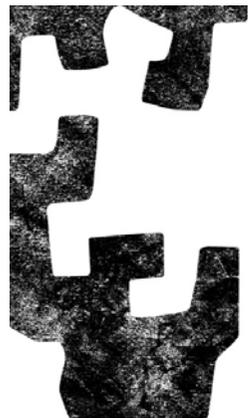
Adopción de los instrumentos OMI

- Ante un problema un comité OMI hace propuestas de adopción de un nuevo instrumento (o modificación de uno existente).
- Si se acepta dentro del comité, se eleva la propuesta al consejo e incluso a la asamblea
- Si estos órganos superiores autorizan la propuesta, el comité puede trabajar con los subcomités (más especializados) para profundizar en detalles. Estos comités y sub-comités están formados por miembros de diferentes países con diferentes intereses. Pueden obtener información de organismos intergubernamentales o no gubernamentales.
- El comité prepara un proyecto de instrumento (borrador de convenio) que se eleva al



Adopción de los instrumentos OMI (continuación)

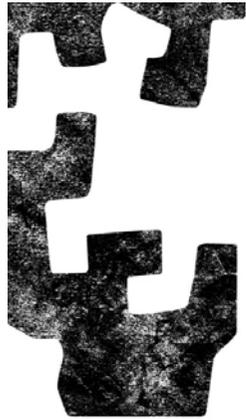
- Estos órganos superiores, si están de acuerdo con el borrador, convienen una conferencia internacional para que acudan miembros de la OMI y de la ONU.
- La conferencia puede llegar o no a un texto consensuado y aceptado por los miembros.
- Si el texto es aceptado, el Convenio se abre para su firma durante unos 12 meses.
- Una vez es firmado y ratificado por un número de países determinados, el convenio entra en vigor.
- Los países que han ratificado el Convenio lo publican en la gaceta o boletín (en España en el BOE) y se convierte en norma interna.



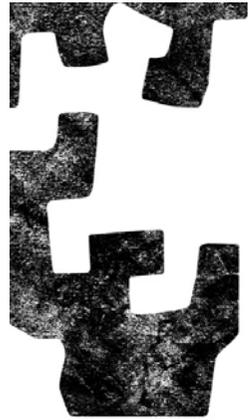
¿Qué necesitamos saber en relación con la protección?

- Regulación legal y definiciones
- Personas y sus funciones
- Amenazas
- Evaluación de la protección
- Plan de Protección
- Equipo de protección
- Ejercicios y training
- Documentación
- Registro de datos y auditoría

2.2 Normativa internacional



El secuestro del crucero **“ACHILLE LAURO”** en octubre de 1985 fue uno de los primeros ataques terroristas acaecido en un buque que provocó que la IMO adoptase la **resolución A.584(14)** sobre medidas para prevenir actos ilícitos que amenacen la seguridad de los buques y la salvaguardia de su pasaje y tripulación. En 1986 la OMI emite la **circular MSC/Circ. 443** sobre medidas para prevenir actos ilícitos contra los pasajeros y la tripulación a bordo de los buques. La OMI siguió trabajando y en marzo de 1988 adoptó el **Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA)**.



2.2 Normativa internacional

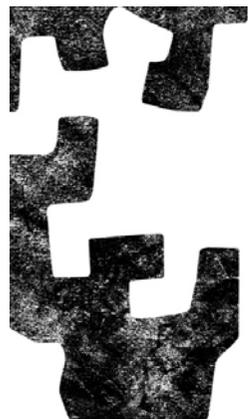
REGULACIÓN LEGAL Y DEFINICIONES

Otros instrumentos adoptados por la IMO relacionados con la protección marítima anteriores a las **Torres Gemelas** (11 Sep. 2001) son los siguientes:

MSC/Circs. 622 y 623 sobre directrices para las administraciones y la industria para combatir los actos de piratería y robo a mano armada contra los buques

MSC/Circs. 754 sobre protección de buques de pasaje, proporcionando recomendaciones de medidas de protección para ferris de pasaje en viajes internacionales de más de 24 horas , y puertos

.../...

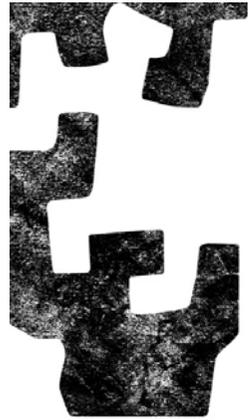


2.2 Normativa internacional

.../...

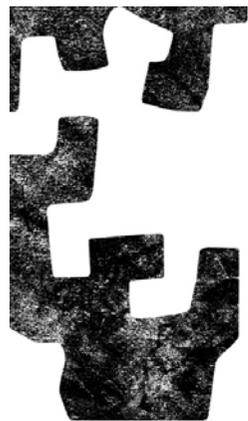
Resolución A.871(20) sobre directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizones.

Resolución A.872(20) sobre directrices para la prevención y represión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional.



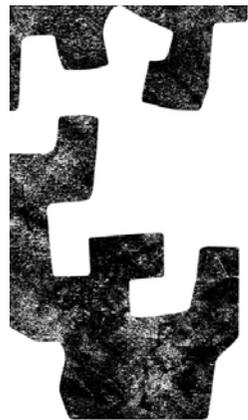
2.2 Normativa internacional

Después del ataque del 11 Sep. 2001, EE. UU instó a la IMO la adopción de medidas específicas de protección para prevenir un atentado terrorista similar contra la navegación marítima. La IMO no tardó en adoptar en noviembre 2001 la **resolución A.924(22)** con unas medidas y procedimientos para prevenir los actos de terrorismo que pongan en peligro la integridad de los pasajeros y la tripulación y, en definitiva, la seguridad de los buques.



2.2 Normativa internacional

Como consecuencia de la adopción de esta resolución se celebra una conferencia internacional en las oficinas de la IMO de Londres en diciembre de 2002 que adopta varias **modificaciones a la Convención SOLAS**, concretamente en la regla 19 (relativa a aparatos náuticos) del Capítulo V y en el Capítulo XI que pasa a denominarse XI-1, con el fin de que el **código PBIP** sea de obligado cumplimiento desde el 01.07.2004 con el objetivo de incrementar en forma significativa las medidas de protección en el buque y las instalaciones portuarias.



2.2 Normativa internacional

Se adaptan nuevos instrumentos con relación al convenio STCW:

Resolución A.955(23)

MSC/Circ. 1154

Resolución MSC.203(81)

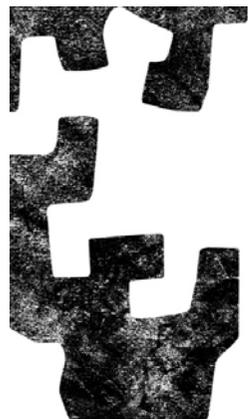
Resolución MSC.209(81)

MSC.1/Circ. 1188

STCW.6/Circ.9

MSC.1/Circ.1235

MSC.1/Circ.1341

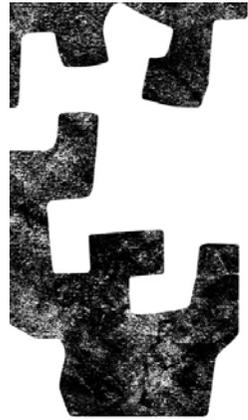


2.2 Normativa internacional

Se recomienda la implantación de un sistema de alerta para la protección del buque mediante la **circular MSC.136(76)** y se realizan cambios y recomendaciones en relación con los sistemas SSAS (ship security alert system) y LRIT (long-range identification and tracking) mediante **resoluciones y circulares IMO**.

Se publica la **resolución A.985(24)** en 2005 que es una revisión de la resolución A.872(20).

Se publica la circular **MSC.1/Circ. 1334** en 2009 sobre orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques.



2.2 Normativa internacional

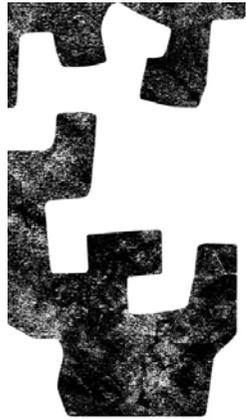
IMPORTANTE:

El alumno debe buscar en internet las circulares y resoluciones que han aparecido en este apartado 2.2 y leerlas a fin de conocer su contenido

2.2 Normativa internacional

Resumen de las enmiendas en el Convenio de seguridad de la vida humana en la mar (Convenio SOLAS)

- Convenio SOLAS Cap. V/19 – Utilización AIS-LRIT – La utilización de estos sistemas de identificación del buque pueden usarse de modo restrictivo en zonas de piratería
- Convenio SOLAS Cap. XI-1/3 – N° IMO del buque
- Convenio SOLAS Cap. XI-1/5 – Registro sinóptico continuo del buque (RSC)
- Convenio SOLAS Cap. XI-2 – Medidas para protección marítima -> Cumplir con código PBIP



2.2 Normativa internacional

A partir de 2004 se aplica el código PBIP a bordo de los buque. El código PBIP es un instrumento de la OMI para la protección del buque y las instalaciones portuarias.

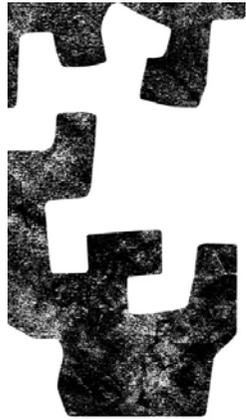
Partes del Código PBIP

El código PBIP nos proporciona información acerca del establecimiento de un sistema de protección del buque. Consta de dos partes:

- **Parte A** – Nos indica **¿Qué hacer?** – de obligado cumplimiento
- **Parte B** – Nos indica **¿Cómo hacerlo?** - Práctica

La parte B también es de obligado cumplimiento en USA.

2.2 Normativa internacional



ÁMBITO DE APLICACIÓN

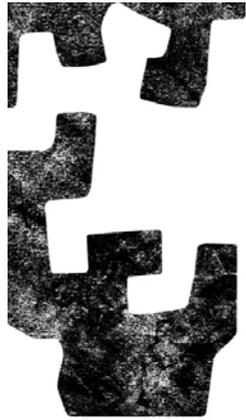
Se aplica a partir del 01/07/2004 en:

- » Buques de pasaje en viaje internacional
- » Buques de carga mayores de 500 GT en viaje internacional
- » Instalaciones portuarias dedicadas a transporte en viaje internacional

Se incluyen dentro de la definición de buque:

- » Naves de gran velocidad
- » Unidades móviles de perforación mar adentro

2.2 Normativa internacional



ESTADOS UNIDOS

La USCG (US Coast Guard) establece las siguientes prescripciones obligatorias al PPB para los buques que entren en aguas estadounidenses:

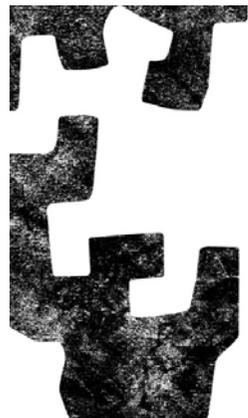
- Organización para la protección del buque
 - Formación para la protección
 - Ejercicios y prácticas de la protección
 - Documentación y registro
 - Niveles de protección
 - Procedimientos para la interfaz Buque / Instalación Portuaria
 - Declaración de protección marítima (DPM)
 - Protección de las comunicaciones
- [.../...]

2.2 Normativa internacional

ESTADOS UNIDOS

[.../...]

- Equipos y sistemas de protección
- Medidas de control de acceso a bordo
- Medidas de control de las áreas restringidas
- Medidas de protección para la manipulación de la carga
- Medidas de protección para la entrega de provisiones y consumo
- Medidas de protección para patrullas y vigilancia
- Procedimiento en caso de incidentes de protección
- Auditorias y enmiendas al PPB
- Evaluación de la protección del buque (EPB)



2.2 Normativa internacional

ESTADOS UNIDOS

Asimismo, parte de la terminología también varía respecto del PBIP

USCG	Código PBIP
Vessel Security Officer (VSO)	Ship Security Officer (SSO)
Vessel Security Plan (VSP)	Ship Security Plan (SSP)
Vessel Security Assessment (VSA)	Ship Security Assessment (SSA)
Captain of the Port (COTP)	Port Authorities
Facility	Port Facility
Facility Security Officer (FSO)	Port Facility Security Officer (PFSO)
Vessel	Ship

2.3 Normativa nacional

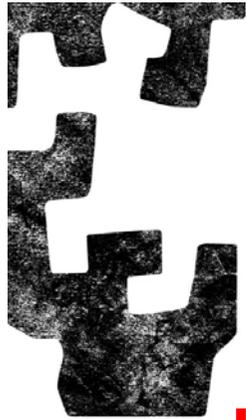
A nivel nacional serán de aplicación:

Ley orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de las
Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado

Ley 5/2014, de 4 de abril, de **Seguridad Privada**
(~~Ley 23/1992, de 30 de julio~~)

Ley orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de
Protección de la Seguridad Ciudadana (~~Ley
1/1992, de 21 de febrero~~)

2.3 Normativa nacional



Ley orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado

Establece:

- Principios básicos de actuación
- Distribución territorial y de competencias
- Policías autónomas
- Policías locales
- Órganos de coordinación

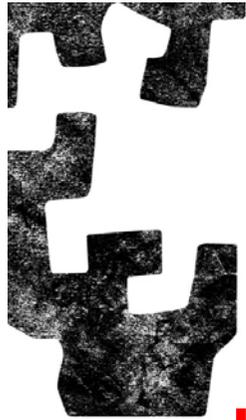
2.3 Normativa nacional

Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada

Establece:

- Medidas de acción preventiva y vigilancia (armas y explosivos)
- Documentación e identificación personal
- Infracciones y sanciones

2.3 Normativa nacional



Ley orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de Protección de la Seguridad Ciudadana

Establece:

- Disposiciones generales
- Empresas de seguridad
- Personal de seguridad (Vigilantes de seguridad)

2.3 Normativa nacional

Ejemplo:

Ante los numerosos ataques piratas que sufrían los buques españoles en la zona del Golfo de Adén y aguas cercanas a Somalia, se tomó la determinación por parte de algunos armadores de dotarlos con personas armadas a bordo. En España esta protección se realizaba mediante el embarque de seguridad privada, a diferencia de los buques franceses donde embarcaron militares franceses. Esto es consecuencia de las diferencias entre las normativas nacionales de ambos países y su interpretación.

2.6 Abreviaturas y definiciones

Abreviaturas (acrónimo en inglés entre paréntesis)

PPB (SSP) – Plan de protección del buque

IP (PF)– Instalación Portuaria

PPIP (PFSP)– Plan de Protección de la IP

OPB (SSO)– Oficial de protección del buque

OCPM (CSO)- Oficial de la compañía para la protección marítima

OPIP (PFSO)– Oficial de protección de la instalación portuaria

OPR (RSO)– Organización de protección reconocida

DPM (DOS)– Declaración de protección marítima

FBPM – Formación Básica en Protección Marítima

ISSC – Certificado Internacional de Protección del Buque

DGMM – Dirección general de marina mercante

SOLAS – Convenio de la seguridad de la vida humana en la mar

2.6 Definiciones

Gobierno Contratante: un Gobierno que ha acordado regirse por el Convenio SOLAS.

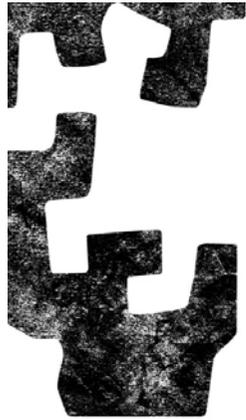
Administración del Gobierno Contratante: en España la gestión y administración la realiza la DGMM.

Autoridad designada: organizaciones o Administraciones del Gobierno Contratante responsables de la implantación de las medidas de protección marítima relativas a la protección de las IP y a la interfaz buque-puerto.

Plan de protección del buque (PPB): es un plan para aplicar las medidas de protección de personas, buque, carga, pertrechos y/o provisiones a bordo del buque.

Oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM): persona designada por la compañía para asegurar que se realiza la evaluación sobre la protección del buque y que el PPB se desarrolla, se consensua, se implanta y mantiene, y para la coordinación con los OPIP y con el OPB.

2.6 Definiciones



Oficial de protección del buque (OPB): la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, implantar y mantener el PPB, y para la coordinación con el OCPM y con los OPIP.

Buque: se incluyen unidades de perforación y naves de gran velocidad

Interfaz buque-puerto: interacción entre el buque y la IP con intercambio de personas, carga y/o provisiones.

Interfaz buque-buque: interacción entre dos buque con intercambio de personas, carga y/o provisiones.

Instalación portuaria (IP): terminales, fondeaderos, atracaderos y accesos donde se realiza la interfaz buque-puerto

2.6 Definiciones

Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP): persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los OPB y con los OCPM.

Organización de protección reconocida (OPR): organización debidamente especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de los puertos, autorizada para realizar una actividad de evaluación, o de verificación, o de aprobación o de certificación, prescrita en las medidas de protección marítima. Los OPR pueden realizar bien las tareas de protección delegadas por el Gobierno Contratante, o bien la tareas del OPB, pero nunca ambas a la vez en un mismo buque. Las sociedades de clasificación , por ejemplo, pueden actuar como OPR.

2.6 Definiciones

Piratería: constituye cualquiera de los siguientes actos:

(a) todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un **propósito personal** por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

- contra un buque o una aeronave **en la alta mar** o contra personas o bienes a bordo de ellos;

- contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren **en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado**;

(b) todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

(c) todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado (a) o el apartado (b) o facilitarlos intencionalmente

2.6 Definiciones

Suceso que afecta a la protección marítima: todo acto o circunstancia que levante sospechas y que constituya una amenaza para la protección de un buque y/o de la instalación portuaria. No es necesario que la sospecha o amenaza tenga consecuencias.

Robos a mano armada: deben ser cometidos con fines privados y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores de un Estado (incluidas la de los archipiélagos) y mar territorial.

Áreas o zonas restringidas: son las zonas del barco cuyo acceso es restringido a fin de garantizar la protección del buque. Por ejemplo, el puente, el control de máquinas, el alojamiento, etcétera son áreas restringidas.

