

PROCEDIMIENTO DE AUTOEVALUACIÓN

El procedimiento de autoevaluación consta de 50 preguntas teóricas (de las cuales 48 son de tipo test) y de 3 ejercicios prácticos.

La puntuación es como sigue:

- Las preguntas teóricas se valoran con 1,4 puntos cada una
- El ejercicio práctico nº1 se valora con 5 puntos
- El ejercicio práctico nº2 se valora con 5 puntos
- El ejercicio práctico nº3 se valora con 20 puntos

Para superar el curso es necesario superar o igualar la puntuación de 60.

PREGUNTAS

PARTE TEÓRICA

PREGUNTAS		
1	¿Qué diferencias existen entre safety y security? ¿Cuál prevalece a bordo?	
A	Safety es seguridad y security es protección. Prevalece la protección sobre la seguridad	
B	Safety es protección y security es seguridad. Prevalece la seguridad sobre la protección	
C	Safety es seguridad y security es protección. Prevalece la seguridad sobre la protección	
D	Safety es protección y security es seguridad. Prevalece la protección sobre la seguridad	
2	En el caso de que nuestro buque sufra la explosión de un paquete-bomba colocado en su costado y se hunda. ¿Con qué está relacionado: con la seguridad o la protección?	
A	Con la seguridad	
B	Con la protección	
C	Con ambas	
D	Con ninguna	
3	Si hemos obtenido el certificado de OPB, ¿nos pueden expedir en la Capitanía el certificado de Formación Básica en Protección Marítima (FBPM)?	
A	Sí	
B	No	
C	Sí, pero hay que hacer un curso de reciclaje	
D	Solamente en la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM)	
4	¿Cuáles son los objetivos principales del código PBIP?	
A	Detectar amenazas y tomar medidas de seguridad a bordo	
B	Detectar amenazas y tomar medidas preventivas para proteger el buque	
C	Proporcionar una guía de procedimientos para implantar medidas de seguridad a bordo	
D	Nos proporciona unos anexos con los procedimientos de actuación en caso de acto terrorista	
5	¿Un ataque de un avión de las fuerzas armadas de un país americano sobre nuestro buque es una de las amenazas contempladas en el código PBIP?	
A	Sí	
B	No	
C	Depende del país americano de que se trate	
D	Solamente se contempla si el país que ataca está en guerra con el país del pabellón del buque	
6	¿Cómo se protege el buque cuando está atracado en puerto?	
A	Las medidas de protección no sobrepasan el perímetro de la cubierta del buque	
B	Las medidas de protección se reducen a las zonas restringidas	
C	Las medidas de protección se toman desde la instalación portuaria	
D	De acuerdo con las instrucciones de las Autoridades Portuarias	
7	¿Qué es la OMI?	
A	Una organización internacional que articula las normas aplicables a los buques	
B	Una organización internacional de apoyo a los buques con carácter meramente consultivo	
C	Una organización internacional que controla e inspecciona los buques	
D	Una organización Internacional de inspección marítima (buques y puertos)	
8	¿Qué información nos proporcionan las circulares de la OMI?	
A	Generalmente son guías marítimas para el Capitán, la tripulación y otra personas	
B	Normas de estricto cumplimiento	
C	Nos proporcionan noticias recientes relacionadas con el mundo marítimo	
D	Emiten los avisos a los navegantes principalmente	
9	¿Qué nos proporciona principalmente la parte A del código PBIP y si es obligatoria su aplicación?	

A	Nos indica “cómo hacerlo” en relación con la protección marítima. Aplicación obligatoria	
B	Nos indica “qué hacer” en relación con la protección marítima. Aplicación obligatoria	
C	Nos indica “cómo hacerlo” en relación con la protección marítima. Aplicación voluntaria	
D	Nos indica “qué hacer” en relación con la protección marítima. Aplicación voluntaria	
10	El ámbito de aplicación del código PBIP incluye...	
A	... los buques de carga mayores de 500GT en viaje internacional	
B	... todos los buques de pasaje	
C	... las unidades fijas de perforación mar adentro	
D	... las naves de gran velocidad (jet-foil) en viaje nacional o internacional	
11	Definición de Autoridad designada:	
A	Administración u OPR responsable de la implantación del PPB	
B	OCPM responsable de la implantación del PPB	
C	OPB responsable de la implantación del PPB	
D	OPB, OCPM, Administración u OPR responsable de la implantación del PPB	
12	¿Quién proporciona las instrucciones en un nivel 3 de protección marítima?	
A	La Administración	
B	El OCPM	
C	El OPB	
D	El OCPM y el OPB	
13	¿Quién determina el nivel de protección aplicable?	
A	La Administración	
B	El OCPM	
C	El OPB	
D	El OCPM y el OPB	
14	De acuerdo con el código PBIP, la Compañía tiene la función de asegurarse de que ...	
A	... el OPB ostenta la máxima autoridad a bordo en relación con la protección marítima	
B	... el Capitán ostenta la máxima autoridad a bordo en relación con la protección marítima	
C	... el OPB es responsable de ordenar los cambios de nivel de protección	
D	... el buque cumple con el convenio SUA	
15	¿Quién coordina los aspectos de protección con el OPIP en una interfaz buque-puerto?	
A	La Administración	
B	El OCPM	
C	El OPB	
D	La OPR	
16	¿La vigilancia frente a una amenaza es la misma para un buque de carga o de pasaje en el nivel 1 de protección?	
A	Sí	
B	Para el buque de pasaje las medidas de protección son mayores porque el impacto es mayor	
C	Depende de la Administración quien determina para cada caso concreto	
D	Depende de la Administración y del OPB	
17	Si el equipaje del Capitán entrante llega antes que el propio Capitán, ¿podemos embarcarlo?	
A	Si es el equipaje del Capitán o de cualquier otro tripulante, se puede embarcar	
B	El equipaje no acompañado de la tripulación puede embarcarse bajo chequeo previo	
C	Se retiene hasta que sea inspeccionado por el OPB, posteriormente se puede embarcar	
D	No, nunca	
18	En el caso de que se deba abandonar el buque por un aviso de bomba, ...	
A	... se utilizaran todas las vías de escape incluidos los ascensores.	
B	... se avisará a la Administración y se esperará sus instrucciones	
C	... el OPB y el OPIP deberán preparar el procedimiento de evacuación después del aviso	

D	... la tripulación debe conocer cuál es el procedimiento de evacuación de personas impedidas	
19	Una persona que está en el muelle mirando constantemente el buque y sacando fotografías del mismo, ¿puede constituir una amenaza?	
A	Sí. Lo lógico sería preguntarle por qué realiza las fotos para saber cuáles son sus intenciones	
B	No es suficiente para que constituya una amenaza.	
C	No. Normalmente son turistas o viandantes a los que les gusta el mundo marítimo	
D	Sí. Se le realizará un registro a pesar de no disponer con el equipo apropiado	
20	Enumera cuatro zonas y actividades que deben controlarse o vigilarse para proteger el buque:	
1		
2		
3		
4		
21	¿Qué nivel mínimo de protección debe mantener el buque y la IP en todo momento?	
A	Ninguno si no hay ningún riesgo	
B	Nivel 0	
C	Nivel 1	
D	Nivel A	
22	Si un buque navega en un nivel 2, ¿puede la Administración elevar el nivel de protección a 3?	
A	No. Es potestad del OPB	
B	No. Es potestad del OCPM	
C	Sí. La Administración es la única que puede hacerlo.	
D	La Administración podría hacerlo, pero también el OCPM	
23	En el nivel 3, ¿cuáles son las medidas de protección?	
A	Un reforzamiento de las medidas de protección del nivel 1	
B	El registro parcial o total del buque	
C	Normalmente se cancelan la carga/descarga, aprovisionamiento, embarque de pasajeros, etc.	
D	El despliegue de las Fuerzas Armadas en el perímetro del buque	
24	¿El buque debe enviar información adicional relativa a la protección marítima a la terminal portuaria donde va a atracar?	
A	No es necesario	
B	Cuando así lo instruya la terminal, se envía la información adicional	
C	Existen unos requerimientos previos a la llegada en este sentido en una circular OMI	
D	Solamente en caso de que se encuentre el buque en el nivel 3	
25	¿Es necesario firmar la Declaración de Protección Marítima (DPM) siempre?	
A	Sí, cada vez que se atraca en una Instalación Portuaria (IP)	
B	No siempre, solamente cuando la Instalación Portuaria (IP) no debe cumplir con el SOLAS	
C	No siempre. Cuando la IP o el buque no tengan plan de protección sí que debería firmarse	
D	No siempre, solamente cuando la IP tiene un nivel de protección superior al buque	
26	¿Quién realiza la evaluación de la protección por parte de la compañía?	
A	El OCPM	
B	El OPB	
C	El gerente de la compañía	
D	El Capitán	
27	¿Quién puede dar el visto bueno por parte del Gobierno Contratante a la evaluación de la protección presentada por la compañía?	
A	Un funcionario de la Administración	
B	Una sociedad de clase que actúe como OPR, aunque haya actuado para la compañía	
C	Un miembro de las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado parte	

D	Un miembro de servicio de vigilancia privada	
28	La evaluación de la protección que se realiza en el buque tiene que ...	
A	... ser revisada y aprobada por el OCPM	
B	... ser revisada por el OCPM y aprobada por el Gobierno Contratante	
C	... ser revisada y aprobada por el Gobierno Contratante	
D	... ser revisada por el Gobierno Contratante	
29	¿Cuál es el propósito general del Plan de Protección del Buque?	
A	Organizar las tareas de protección de cada miembro de la tripulación y el OCPM	
B	Asegurar que se aplican las medidas de protección adecuadas	
C	Organizar la gerencia de la protección entre el OPB, OPIP, OCPM y Administración	
D	Organizar la protección de las instalaciones portuarias y del buque	
30	¿Las medidas de protección de un buque de pasaje en el nivel 1 son similares a las de un buque de carga en el mismo nivel?	
A	Sí. Cada buque hace su propio PPB pero las medidas suelen ser similares	
B	Depende del tonelaje (GT) de cada buque de acuerdo con el código PBIP	
C	Depende del nivel que imponga la instalación portuaria	
D	No. Las medidas de protección son diferentes	
31	¿Puede el buque mantener un nivel inferior a la instalación portuaria?	
A	Sí	
B	No	
C	Sólo si lo requiere la Administración y el OCPM, el buque puede tener un nivel inferior	
D	Depende de qué tipo de medidas de protección tenga el buque en un nivel inferior	
32	¿Puede la instalación portuaria mantener un nivel inferior al buque?	
A	Sí	
B	No	
C	Sólo si lo requiere la Administración	
D	Sí, pero es imprescindible la firma de la Declaración de Protección Marítima (DPM)	
33	¿Quién implementa el PPB?	
A	El OPB solo	
B	El OPB conjuntamente con el OCPM	
C	El OPB conjuntamente con el OCPM y la Administración	
D	El OPB conjuntamente con el OCPM, el OPIP y la Administración	
34	Una vez implantado el PPB, ¿qué hace la Administración?	
A	Si el PPB está aprobado por el OCPM, la Administración emite y/o refrenda el certificado	
B	Realiza la verificación de que las medidas de protección del PPB están implantadas	
C	No tiene que hacer nada más	
D	Solamente, en caso de un incidente, debe revisar nuevamente todo el PPB	
35	¿Pueden las Autoridades Portuarias revisar la parte confidencial del PPB?	
A	No. Ahora bien, puede denegar la entrada del buque a puerto	
B	Sí, puede revisar la parte confidencial al tratarse de las Autoridades	
C	Sí, pero solamente para realizar la verificación del PPB	
D	Depende de la normativa de cada país	
36	¿La asignación de responsabilidades en protección de los tripulantes es importante en la implementación del PPB?	
A	Sí, pero solamente con respecto a los ejercicios y training a bordo	
B	Sí, hay que dejar claro quiénes son responsables de las medidas de protección implantadas	
C	No es un punto importante en la implantación del PPB	
D	No, el Capitán figura como responsable de todas las medidas de protección a implantar	
37	¿Qué tenemos que hacer si navegamos por aguas afectadas por piratería y somos atacados	

	por una lancha rápida por el costado del buque?	
A	Activar la cortina de agua y parar la máquina	
B	Activar el AIS y el sistema de alerta SSAS	
C	Desactivar el AIS y activar el sistema de alerta SSAS	
D	Activar las medidas de seguridad	
38	¿Cuál es el mayor problema de tener instalada permanentemente una alambrada de cuchillas en una draga trabajando en aguas de piratas?	
A	Que nos podemos cortar si nos asomamos por la regala	
B	Que no pueden acceder al buque persona ajena al mismo	
C	Que no se puede abandonar el buque	
D	Que no se puede accionar la cortina de agua	
39	¿Qué equipo del buque tiene mayor importancia en la implantación del PPB en un portacontenedores?	
A	Equipo de rayos X para contenedores	
B	Pistola Taser	
C	Equipo rayos X para equipaje	
D	Candados	
40	¿Cada cuánto se realizan ejercicios de protección conjuntos con la participación del OPIP, el OCPM y la Administración?	
A	Cada 15 días	
B	Cada 3 meses	
C	Cada año	
D	Cada 5 años	
41	¿Se pueden realizar los ejercicios de protección conjuntamente con un ejercicio de seguridad?	
A	No	
B	Solamente en buques de pasaje	
C	Solamente cuando se realizan conjuntamente con el OPIP, el OCPM y la Administración	
D	Sí	
42	¿Cuándo podrá la Administración emitir un Certificado Provisional Internacional de Protección del Buque?	
A	Cuando el buque no realice la verificación de renovación	
B	Cuando el buque no realice la verificación intermedia	
C	Cuando el documento 'Certificado Internacional de Protección del Buque' se haya extraviado	
D	Cuando el buque haya cambiado de bandera	
43	Si una compañía fleta a casco desnudo un buque que no había explotado antes, pero que dispone del Certificado Internacional de Protección del Buque expedido para la compañía que lo ha explotado anteriormente, ¿mantiene su validez?	
A	Sí, siempre	
B	No, nunca. No obstante, se podría expedir un certificado provisional	
C	Solamente si cambia de bandera	
D	Lo decide la Administración	
44	¿En qué documento se registran los cambios de bandera y de armadores que haya podido tener un buque a los largo de su vida?	
A	En el Certificado Internacional de Protección del Buque	
B	En el Registro Sinóptico Continuo	
C	En el Certificado de Navegabilidad	
D	En el Certificado de Clase	
45	A fin de poner a prueba el sistema de protección del buque, ¿qué herramienta se usa a bordo?	

A	Los registros	
B	Las verificaciones	
C	Las auditorías	
D	Los ejercicios periódicos de protección	
46	Si eres el OPB del buque y te encuentras con quince polizones en un buque de diez tripulantes una hora antes de atracar en la instalación portuaria, ¿qué harías?	
47	¿Puede la Administración delegar en una OPR la determinación del nivel de protección de un buque?	
A	Sí	
B	No	
C	Sólo en determinados casos	
D	El nivel de protección del buque lo determina el OPB	
48	¿Puede la Administración delegar en una OPR la aprobación de la evaluación de la protección de un buque?	
A	Sí	
B	No	
C	Sólo en determinados casos	
D	La evaluación de la protección del buque la aprueba el OCPM	
49	¿Puede la Administración delegar en una OPR la aprobación de la evaluación de la protección de una instalación portuaria?	
A	Sí	
B	No	
C	Sólo en determinados casos	
D	La evaluación de la protección del buque la aprueba el OPIP	
50	¿Puede ser el Jefe de Máquinas el OPB?	
A	Sí, si dispone del pertinente certificado de especialidad marítima	
B	No, tiene que ser el Capitán o un oficial de cubierta	
C	Depende de la bandera del buque	
D	Solamente puede ser el OPB si anteriormente ha actuado como OCPM	

PARTE PRÁCTICA

EJERCICIO N° 1

El PPB se elabora a partir de las características generales del buque y de la política de la compañía. El área de navegación y las noticias relativas a los riesgos que afectan a la protección marítima influirán en la evaluación de la protección y en las medidas de protección del PPB definitivo. El índice referenciado nos ayudará en la elaboración del PPB y el *checklist* en las correcciones definitivas al PPB

Teniendo en cuenta lo anterior, cumplimentar el **cuadro de elaboración y modificación del PPB** con las siguientes palabras:

Datos del buque y compañía

Evaluación de la protección

índice referenciado

Área de navegación

PBIP

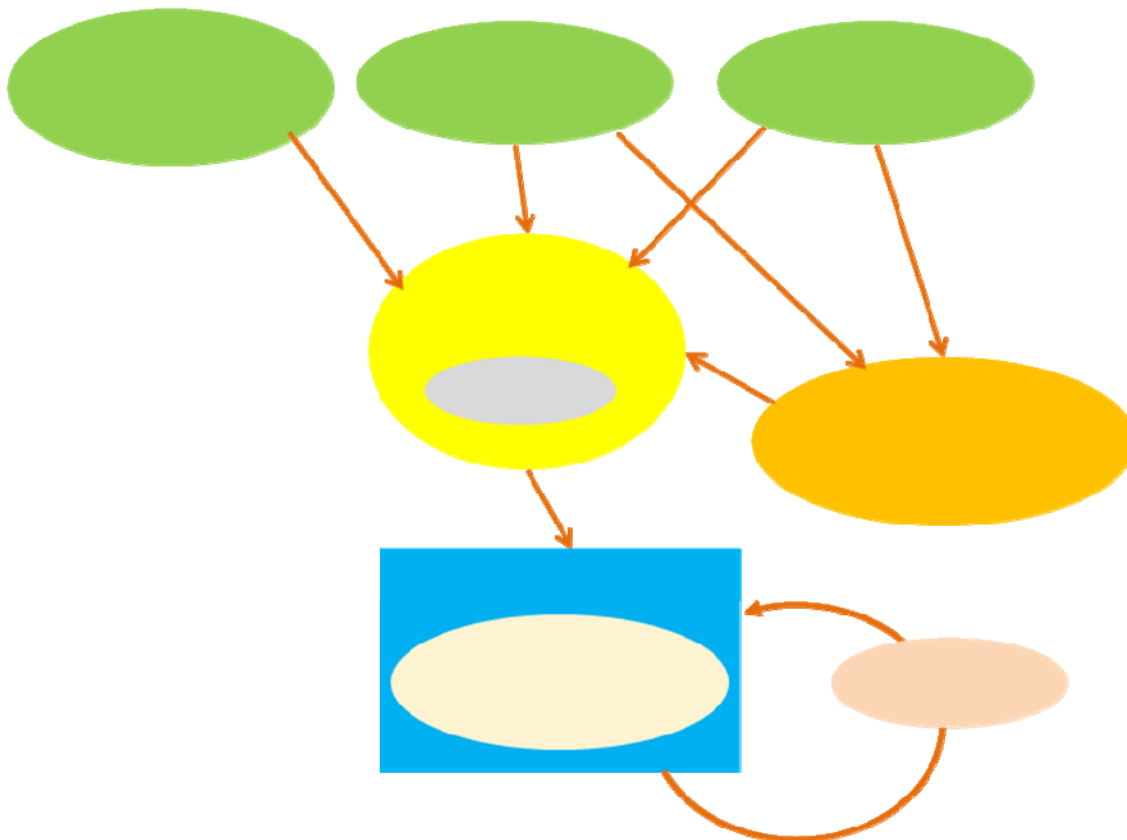
Medidas de protección

Checklist

PPB

Medidas de protección

Noticiero



EJERCICIO N°2

Elaborar el capítulo 6 del PPB (Organigrama de Protección de la Compañía) en base al código PBIP, los temas teóricos y los recursos del curso (cuadros organizativos).

EJERCICIO N°3

Datos básicos:

BUQUE:	<p>M/T "BETA"</p> <p>Bandera: España</p> <p>Registro: Las Palmas de Gran Canaria (España) – 2º registro</p> <p>Puerto de registro: Las Palmas de Gran Canaria</p> <p>IMO: 9999</p> <p>Distintivo: EHMS</p> <p>Tripulantes: 17</p> <p>Epp: 132,4</p> <p>Manga: 22</p> <p>GT: 20200</p> <p>Francobordo: 5</p> <p>Puntal: 12,8</p> <p>Calado verano: 7,8</p> <p>Sociedad clasificación: LR</p>
ARMADOR:	<p>BETA MARINE, S.A.</p> <p>La Isleta, 6</p> <p>Las Palmas de Gran Canaria</p>
SHIPMANAGER:	<p>BETA SHIP MANAGEMENT, S.L.</p> <p>María Díaz de Haro, 69</p> <p>Portugalete (Bizkaia)</p>
OPERADOR DEL BUQUE:	<p>BETA SHIP MANAGEMENT, S.L.</p> <p>María Díaz de Haro, 69</p> <p>Portugalete (Bizkaia)</p>
OCPM:	<p>Javier Martínez</p> <p>Cualificación: ha asistido al curso de OPB y OPIP celebrado en</p>

	<p>la ETSNMN de Portugalete</p> <p>Contacto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tfno. emergencias: • Tfno. oficina: • Tfno. domicilio: • Móvil: 678901234 • Email: • Fax oficina:
<p>AYUDANTE OCPM (AOCPM):</p>	<p>Antonio López</p> <p>Cualificación: ha asistido al curso de OPB y OPIP celebrado en la ETSNMN de Portugalete</p> <p>Contacto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tfno. emergencias: • Tfno. oficina: • Email: • Fax oficina:
<p>DATOS DEL BUQUE:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tfno. INMARSAT C: +1111111111 • Tfno. INMARSAT B: +2222222222 • Fax: +3333333333 • Data 9.6: +7777777777 • Email: beta@betamanagement.org • Tfno. Nortel: +4444444444 • Fax Nortel: +5555555555 • Telex: +6666666666
<p>ZONA DE NAVEGACIÓN (Trading área):</p>	<p>Europa</p>

Teniendo en cuenta estos datos básicos, ocurren los siguientes acaecimientos:

El día 01.10.2014 el buque BETA amplía su ruta regular a Mombasa (Kenya) siguiendo una derrota por el Canal de Suez y la costa de Somalia.

Según las últimas noticias a fecha 01.10.2014, la piratería en el cuerno de África ha disminuido durante el primer semestre de 2014 debido a Operación Atalanta que actúa en la zona. La Administración española no requiere que los buques que enarbolan su pabellón aumenten el nivel de protección, manteniéndose en

1. No obstante, el operador del buque va a contratar una vigilancia armada de tres personas en viaje Port Said-Mombasa-Port Said.

Elaborar una **evaluación de la protección** y las posibles **modificaciones a las medidas de protección** del capítulo 18 del PPB que se han obtenido en el ejercicio 7.4.

A la llegada a Mombasa el día 24.11.2014, la instalación portuaria Mombasa Cargo está a un nivel 2 debido a la amenaza de polizones, por lo que la Administración nos informa que elevemos el buque a nivel 2. Asimismo, se firma una **declaración de protección marítima** (DPM). El OPIP es Andrew Fox (Mobile: 629123456) y el OPB es Antonio Jiménez.

El 01.12.2014 salimos de Mombasa con rumbo norte al Golfo de Aden y la Administración nos informa que podemos bajar el nivel de protección a 1. El día 03.12.2014 se avista una lancha rápida a las 1536 GMT que se nos acerca por la popa a una distancia de dos millas, por lo que aumentamos máquina al 110% y activamos medidas de protección anti-piratería. Después de dos horas la lancha se aleja. Debido a que hemos activado el sistema de alarma, un buque de guerra perteneciente a la operación Atalanta aparece en nuestro costado siete horas después. Continuamos viaje sin novedad.

Realizar:

1. Evaluación de la protección previa al tránsito por aguas de Somalia
2. Modificación capítulo 18 del PPB previo al tránsito por aguas de Somalia
3. Cumplimentar la DPM en Mombasa
4. Cumplimentar el Incident Report correspondiente al avistamiento de la lancha rápida
5. Cumplimentar el registro del incidente

Para realizar este ejercicio, utilizar los siguientes recursos: PLANTILLA PARA LA EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN, MATRICES PARA LA EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN, DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN MARÍTIMA, INCIDENT REPORT y RECORD OF SHIP SECURITY INCIDENT (dentro de MODELOS DE REGISTROS).

SOLUCIONES

PARTE TEÓRICA

SOLUCIONES		
1	¿Qué diferencias existen entre safety y security? ¿Cuál prevalece a bordo?	
A	Safety es seguridad y security es protección. Prevalece la protección sobre la seguridad	
B	Safety es protección y security es seguridad. Prevalece la seguridad sobre la protección	
C	Safety es seguridad y security es protección. Prevalece la seguridad sobre la protección	X
D	Safety es protección y security es seguridad. Prevalece la protección sobre la seguridad	
2	En el caso de que nuestro buque sufra la explosión de un paquete-bomba colocado en su costado y se hunda. ¿Con qué está relacionado: con la seguridad o la protección?	
A	Con la seguridad	
B	Con la protección	
C	Con ambas	X
D	Con ninguna	
3	Si hemos obtenido el certificado de OPB, ¿nos pueden expedir en la Capitanía el certificado de Formación Básica en Protección Marítima (FBPM)?	
A	Sí	X
B	No	
C	Sí, pero hay que hacer un curso de reciclaje	
D	Solamente en la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM)	
4	¿Cuáles son los objetivos principales del código PBIP?	
A	Detectar amenazas y tomar medidas de seguridad a bordo	
B	Detectar amenazas y tomar medidas preventivas para proteger el buque	X
C	Proporcionar una guía de procedimientos para implantar medidas de seguridad a bordo	
D	Nos proporciona unos anexos con los procedimientos de actuación en caso de acto terrorista	
5	¿Un ataque de un avión de las fuerzas armadas de un país americano sobre nuestro buque es una de las amenazas contempladas en el código PBIP?	
A	Sí	
B	No	X
C	Depende del país americano de que se trate	
D	Solamente se contempla si el país que ataca está en guerra con el país del pabellón del buque	
6	¿Cómo se protege el buque cuando está atracado en puerto?	
A	Las medidas de protección no sobrepasan el perímetro de la cubierta del buque	
B	Las medidas de protección se reducen a las zonas restringidas	
C	Las medidas de protección se toman desde la instalación portuaria	X
D	De acuerdo con las instrucciones de las Autoridades Portuarias	
7	¿Qué es la OMI?	
A	Una organización internacional que articula las normas aplicables a los buques	X
B	Una organización internacional de apoyo a los buques con carácter meramente consultivo	
C	Una organización internacional que controla e inspecciona los buques	
D	Una organización Internacional de inspección marítima (buques y puertos)	
8	¿Qué información nos proporcionan las circulares de la OMI?	
A	Generalmente son guías marítimas para el Capitán, la tripulación y otra personas	X
B	Normas de estricto cumplimiento	
C	Nos proporcionan noticias recientes relacionadas con el mundo marítimo	
D	Emiten los avisos a los navegantes principalmente	
9	¿Qué nos proporciona principalmente la parte A del código PBIP y si es obligatoria su aplicación?	

A	Nos indica “cómo hacerlo” en relación con la protección marítima. Aplicación obligatoria	
B	Nos indica “qué hacer” en relación con la protección marítima. Aplicación obligatoria	X
C	Nos indica “cómo hacerlo” en relación con la protección marítima. Aplicación voluntaria	
D	Nos indica “qué hacer” en relación con la protección marítima. Aplicación voluntaria	
10	El ámbito de aplicación del código PBIP incluye...	
A	... los buques de carga mayores de 500GT en viaje internacional	X
B	... todos los buques de pasaje	
C	... las unidades fijas de perforación mar adentro	
D	... las naves de gran velocidad (jet-foil) en viaje nacional o internacional	
11	Definición de Autoridad designada:	
A	Administración u OPR responsable de la implantación del PPB	X
B	OCPM responsable de la implantación del PPB	
C	OPB responsable de la implantación del PPB	
D	OPB, OCPM, Administración u OPR responsable de la implantación del PPB	
12	¿Quién proporciona las instrucciones en un nivel 3 de protección marítima?	
A	La Administración	X
B	El OCPM	
C	El OPB	
D	El OCPM y el OPB	
13	¿Quién determina el nivel de protección aplicable?	
A	La Administración	X
B	El OCPM	
C	El OPB	
D	El OCPM y el OPB	
14	De acuerdo con el código PBIP, la Compañía tiene la función de asegurarse de que ...	
A	... el OPB ostenta la máxima autoridad a bordo en relación con la protección marítima	
B	... el Capitán ostenta la máxima autoridad a bordo en relación con la protección marítima	X
C	... el OPB es responsable de ordenar los cambios de nivel de protección	
D	... el buque cumple con el convenio SUA	
15	¿Quién coordina los aspectos de protección con el OPIP en una interfaz buque-puerto?	
A	La Administración	
B	El OCPM	
C	El OPB	X
D	La OPR	
16	¿La vigilancia frente a una amenaza es la misma para un buque de carga o de pasaje en el nivel 1 de protección?	
A	Sí	
B	Para el buque de pasaje las medidas de protección son mayores porque el impacto es mayor	X
C	Depende de la Administración quien determina para cada caso concreto	
D	Depende de la Administración y del OPB	
17	Si el equipaje del Capitán entrante llega antes que el propio Capitán, ¿podemos embarcarlo?	
A	Si es el equipaje del Capitán o de cualquier otro tripulante, se puede embarcar	
B	El equipaje no acompañado de la tripulación puede embarcarse bajo chequeo previo	
C	Se retiene hasta que sea inspeccionado por el OPB, posteriormente se puede embarcar	
D	No, nunca	X
18	En el caso de que se deba abandonar el buque por un aviso de bomba, ...	
A	... se utilizaran todas las vías de escape incluidos los ascensores.	
B	... se avisará a la Administración y se esperará sus instrucciones	
C	... el OPB y el OPIP deberán preparar el procedimiento de evacuación después del aviso	

D	... la tripulación debe conocer cuál es el procedimiento de evacuación de personas impedidas	X
19	Una persona que está en el muelle mirando constantemente el buque y sacando fotografías del mismo, ¿puede constituir una amenaza?	
A	Sí. Lo lógico sería preguntarle por qué realiza las fotos para saber cuáles son sus intenciones	X
B	No es suficiente para que constituya una amenaza.	
C	No. Normalmente son turistas o viandantes a los que les gusta el mundo marítimo	
D	Sí. Se le realizará un registro a pesar de no disponer con el equipo apropiado	
20	Enumera cuatro zonas y actividades que deben controlarse o vigilarse para proteger el buque:	
1	Acceso al buque	
2	Aprovisionamiento	
3	Operaciones de carga/descarga de mercancía en las bodegas	
4	Zonas restringidas	
21	¿Qué nivel mínimo de protección debe mantener el buque y la IP en todo momento?	
A	Ninguno si no hay ningún riesgo	
B	Nivel 0	
C	Nivel 1	X
D	Nivel A	
22	Si un buque navega en un nivel 2, ¿puede la Administración elevar el nivel de protección a 3?	
A	No. Es potestad del OPB	
B	No. Es potestad del OCPM	
C	Sí. La Administración es la única que puede hacerlo.	X
D	La Administración podría hacerlo, pero también el OCPM	
23	En el nivel 3, ¿cuáles son las medidas de protección?	
A	Un reforzamiento de las medidas de protección del nivel 1	
B	El registro parcial o total del buque	
C	Normalmente se cancelan la carga/descarga, aprovisionamiento, embarque de pasajeros, etc.	X
D	El despliegue de las Fuerzas Armadas en el perímetro del buque	
24	¿El buque debe enviar información adicional relativa a la protección marítima a la terminal portuaria donde va a atracar?	
A	No es necesario	
B	Cuando así lo instruya la terminal, se envía la información adicional	
C	Existen unos requerimientos previos a la llegada en este sentido en una circular OMI	X
D	Solamente en caso de que se encuentre el buque en el nivel 3	
25	¿Es necesario firmar la Declaración de Protección Marítima (DPM) siempre?	
A	Sí, cada vez que se atraca en una Instalación Portuaria (IP)	
B	No siempre, solamente cuando la Instalación Portuaria (IP) no debe cumplir con el SOLAS	
C	No siempre. Cuando la IP o el buque no tengan plan de protección sí que debería firmarse	X
D	No siempre, solamente cuando la IP tiene un nivel de protección superior al buque	
26	¿Quién realiza la evaluación de la protección por parte de la compañía?	
A	El OCPM	
B	El OPB	X
C	El gerente de la compañía	
D	El Capitán	
27	¿Quién puede dar el visto bueno por parte del Gobierno Contratante a la evaluación de la protección presentada por la compañía?	
A	Un funcionario de la Administración	X
B	Una sociedad de clase que actúe como OPR, aunque haya actuado para la compañía	
C	Un miembro de las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado parte	

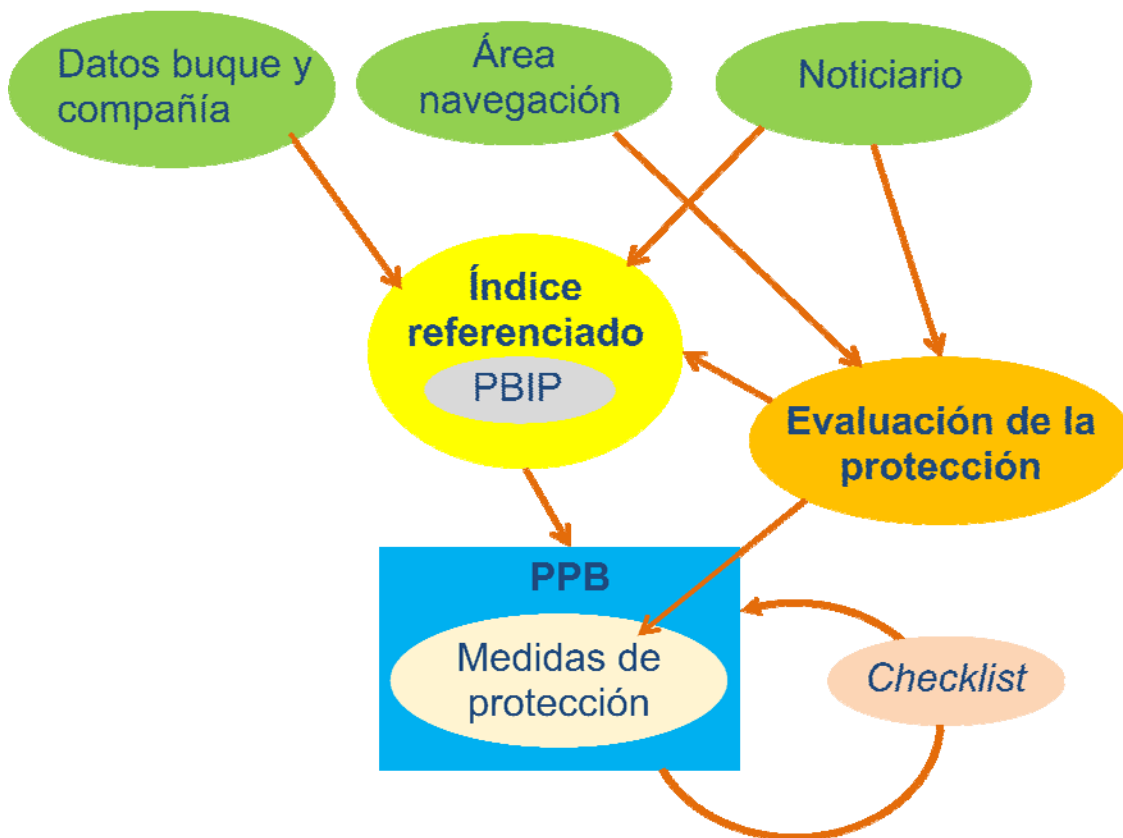
D	Un miembro de servicio de vigilancia privada	
28	La evaluación de la protección que se realiza en el buque tiene que ...	
A	... ser revisada y aprobada por el OCPM	
B	... ser revisada por el OCPM y aprobada por el Gobierno Contratante	X
C	... ser revisada y aprobada por el Gobierno Contratante	
D	... ser revisada por el Gobierno Contratante	
29	¿Cuál es el propósito general del Plan de Protección del Buque?	
A	Organizar las tareas de protección de cada miembro de la tripulación y el OCPM	
B	Asegurar que se aplican las medidas de protección adecuadas	X
C	Organizar la gerencia de la protección entre el OPB, OPIP, OCPM y Administración	
D	Organizar la protección de las instalaciones portuarias y del buque	
30	¿Las medidas de protección de un buque de pasaje en el nivel 1 son similares a las de un buque de carga en el mismo nivel?	
A	Sí. Cada buque hace su propio PPB pero las medidas suelen ser similares	
B	Depende del tonelaje (GT) de cada buque de acuerdo con el código PBIP	
C	Depende del nivel que imponga la instalación portuaria	
D	No. Las medidas de protección son diferentes	X
31	¿Puede el buque mantener un nivel inferior a la instalación portuaria?	
A	Sí	
B	No	X
C	Sólo si lo requiere la Administración y el OCPM, el buque puede tener un nivel inferior	
D	Depende de qué tipo de medidas de protección tenga el buque en un nivel inferior	
32	¿Puede la instalación portuaria mantener un nivel inferior al buque?	
A	Sí	X
B	No	
C	Sólo si lo requiere la Administración	
D	Sí, pero es imprescindible la firma de la Declaración de Protección Marítima (DPM)	
33	¿Quién implementa el PPB?	
A	El OPB solo	
B	El OPB conjuntamente con el OCPM	X
C	El OPB conjuntamente con el OCPM y la Administración	
D	El OPB conjuntamente con el OCPM, el OPIP y la Administración	
34	Una vez implantado el PPB, ¿qué hace la Administración?	
A	Si el PPB está aprobado por el OCPM, la Administración emite y/o refrenda el certificado	
B	Realiza la verificación de que las medidas de protección del PPB están implantadas	X
C	No tiene que hacer nada más	
D	Solamente, en caso de un incidente, debe revisar nuevamente todo el PPB	
35	¿Pueden las Autoridades Portuarias revisar la parte confidencial del PPB?	
A	No. Ahora bien, puede denegar la entrada del buque a puerto	X
B	Sí, puede revisar la parte confidencial al tratarse de las Autoridades	
C	Sí, pero solamente para realizar la verificación del PPB	
D	Depende de la normativa de cada país	
36	¿La asignación de responsabilidades en protección de los tripulantes es importante en la implementación del PPB?	
A	Sí, pero solamente con respecto a los ejercicios y training a bordo	
B	Sí, hay que dejar claro quiénes son responsables de las medidas de protección implantadas	X
C	No es un punto importante en la implantación del PPB	
D	No, el Capitán figura como responsable de todas las medidas de protección a implantar	
37	¿Qué tenemos que hacer si navegamos por aguas afectadas por piratería y somos atacados	

	por una lancha rápida por el costado del buque?	
A	Activar la cortina de agua y parar la máquina	
B	Activar el AIS y el sistema de alerta SSAS	X
C	Desactivar el AIS y activar el sistema de alerta SSAS	
D	Activar las medidas de seguridad	
38	¿Cuál es el mayor problema de tener instalada permanentemente una alambrada de cuchillas en una draga trabajando en aguas de piratas?	
A	Que nos podemos cortar si nos asomamos por la regala	
B	Que no pueden acceder al buque persona ajena al mismo	
C	Que no se puede abandonar el buque	X
D	Que no se puede accionar la cortina de agua	
39	¿Qué equipo del buque tiene mayor importancia en la implantación del PPB en un portacontenedores?	
A	Equipo de rayos X para contenedores	
B	Pistola Taser	
C	Equipo rayos X para equipaje	
D	Candados	X
40	¿Cada cuánto se realizan ejercicios de protección conjuntos con la participación del OPIP, el OCPM y la Administración?	
A	Cada 15 días	
B	Cada 3 meses	
C	Cada año	X
D	Cada 5 años	
41	¿Se pueden realizar los ejercicios de protección conjuntamente con un ejercicio de seguridad?	
A	No	
B	Solamente en buques de pasaje	
C	Solamente cuando se realizan conjuntamente con el OPIP, el OCPM y la Administración	
D	Sí	X
42	¿Cuándo podrá la Administración emitir un Certificado Provisional Internacional de Protección del Buque?	
A	Cuando el buque no realice la verificación de renovación	
B	Cuando el buque no realice la verificación intermedia	
C	Cuando el documento 'Certificado Internacional de Protección del Buque' se haya extraviado	
D	Cuando el buque haya cambiado de bandera	X
43	Si una compañía fleta a casco desnudo un buque que no había explotado antes, pero que dispone del Certificado Internacional de Protección del Buque expedido para la compañía que lo ha explotado anteriormente, ¿mantiene su validez?	
A	Sí, siempre	
B	No, nunca. No obstante, se podría expedir un certificado provisional	X
C	Solamente si cambia de bandera	
D	Lo decide la Administración	
44	¿En qué documento se registran los cambios de bandera y de armadores que haya podido tener un buque a los largo de su vida?	
A	En el Certificado Internacional de Protección del Buque	
B	En el Registro Sinóptico Continuo	X
C	En el Certificado de Navegabilidad	
D	En el Certificado de Clase	
45	A fin de poner a prueba el sistema de protección del buque, ¿qué herramienta se usa a bordo?	

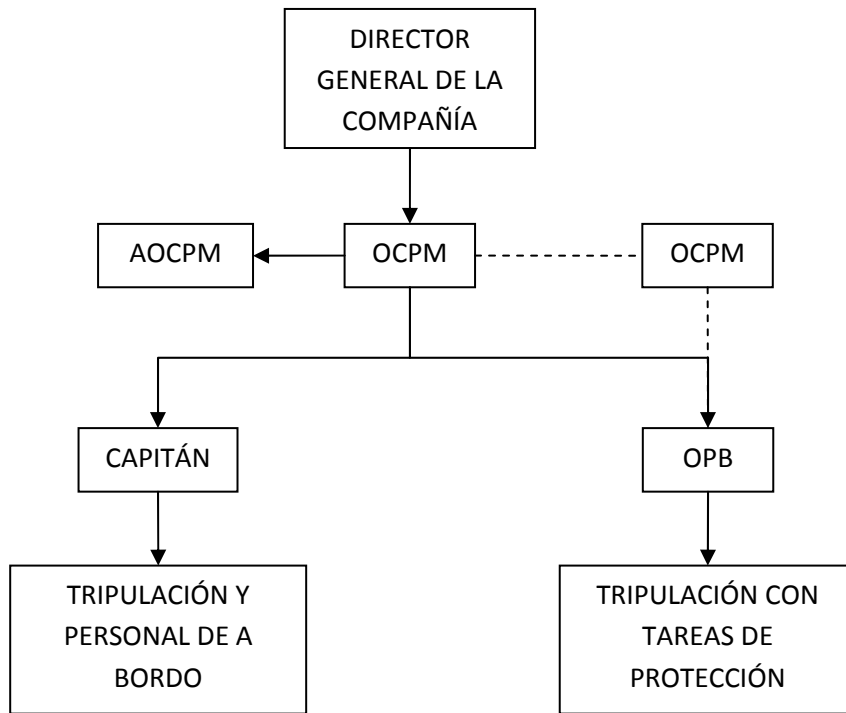
A	Los registros	
B	Las verificaciones	
C	Las auditorías	X
D	Los ejercicios periódicos de protección	
46	Si eres el OPB del buque y te encuentras con quince polizones en un buque de diez tripulantes una hora antes de atracar en la instalación portuaria, ¿a qué tres personas avisarías?	
	Avisar a la Administración mediante un informe de incidente por si acaso es necesario un cambio de nivel de protección. Se avisaría al OCPM y también a la instalación portuaria para acordar medidas de protección conjuntas mediante la Declaración de Protección Marítima.	
47	¿Puede la Administración delegar en una OPR la determinación del nivel de protección de un buque?	
A	Sí	
B	No	X
C	Sólo en determinados casos	
D	El nivel de protección del buque lo determina el OPB	
48	¿Puede la Administración delegar en una OPR la aprobación de la evaluación de la protección de un buque?	
A	Sí	X
B	No	
C	Sólo en determinados casos	
D	La evaluación de la protección del buque la aprueba el OCPM	
49	¿Puede la Administración delegar en una OPR la aprobación de la evaluación de la protección de una instalación portuaria?	
A	Sí	
B	No	X
C	Sólo en determinados casos	
D	La evaluación de la protección del buque la aprueba el OPIP	
50	¿Puede ser el Jefe de Máquinas el OPB?	
A	Sí, si dispone del pertinente certificado de especialidad marítima	X
B	No, tiene que ser el Capitán o un oficial de cubierta	
C	Depende de la bandera del buque	
D	Solamente puede ser el OPB pero si ha actuado anteriormente como OCPM	

PARTE PRÁCTICA

EJERCICIO Nº1



EJERCICIO Nº2



VALORACIÓN DEL RIESGO CON MEDIDAS DE PROTECCIÓN ADICIONALES

DESCRIPCIÓN AMENAZA	VALORACIÓN AMENAZA	VALORACIÓN IMPACTO	VALORACIÓN VULNERABILIDAD	VALORACIÓN RIESGO
Terrorismo	2	2	2	8
Polizones	2	1	2	4
Piratería (*)	3	2	1	6
Robo	2	2	2	8
Actos maliciosos	2	2	2	8
Contrabando	2	2	2	8

2) MODIFICACIÓN PPB CAPÍTULO 18

18. MEDIDAS DE PROTECCIÓN

18.1 Acceso al buque

Se realizará un control de acceso permanente en el portalón del buque mientras el buque se encuentre atracado en una instalación portuaria o abarloado a cualquier otro buque.

A toda persona que se le autorice el embarque se le identificará previamente y se registraran sus datos. Asimismo, se le dotará de una tarjeta de visitante que deberá mostrar durante toda la visita.

Se denegará el acceso al buque a las personas que no deseen o no puedan demostrar su identidad o confirmar el propósito de su visita cuando se les solicite, y se notificará, según corresponda, al OPB, OCPM, oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) y a las autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección que tales personas han intentado obtener acceso.

Durante la navegación de Port Said/Mombasa/Port Said se intensificará la vigilancia con patrullas armadas.

Se tomarán las siguientes medidas de protección dependiendo del correspondiente nivel de protección:

MEDIDAS DE PROTECCIÓN	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Control de acceso permanente en el portalón del buque	SI	SI	SI
Registro de personas	SI	SI	SI
Registro de vehículos (pasaje)	SI	SI	SI
Cierre de accesos sin dotación permanente	SI	SI	SI
Formación en protección a la tripulación	SI	SI	SI
Vigilancia armada en la mar *	SI	SI	SI
Intensificar las medidas del nivel 1	NO	SI	SI
Utilización de dispositivos de detección de intrusos y vigilancia	NO	SI	SI
Intensificar la formación en protección a la tripulación	NO	SI	SI
Aumento de frecuencia en los registros a personas	NO	SI	SI
Aumento de frecuencia en los registros a vehículos	NO	SI	SI
Acompañamiento a los visitantes del buque	NO	SI	SI
Registro parcial o total del buque	NO	SI	SI
Limitar el acceso del buque a un solo punto	NO	NO	SI
Cancelar el embarque/desembarque de pasajeros	NO	NO	SI
Evacuación del buque	NO	NO	SI
Traslado del buque	NO	NO	SI
Utilización de dispositivos de detección de intrusos y vigilancia (para buques que no lleven pasaje)	NO	NO	SI
Inspeccionar el equipaje con equipo de rayos X	NO	NO	SI
Poner las hélices en marcha en puerto	NO	NO	SI

18.2 Zonas restringidas a bordo

Se tomarán las siguientes medidas de protección dependiendo del correspondiente nivel de protección:

MEDIDAS DE PROTECCIÓN	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Control de acceso a las zonas restringidas	SI	SI	SI
Formación en protección a la tripulación	SI	SI	SI
Intensificar las medidas del nivel 1	NO	SI	SI
Intensificar la formación en protección a la tripulación	NO	SI	SI
Establecer zonas restringidas en la instalación portuaria alrededor del buque	NO	SI	SI
Evacuación del buque	NO	NO	SI
Traslado del buque	NO	NO	SI
Establecer zonas restringidas adicionales próximas al lugar de amenaza	NO	NO	SI
Registro de zonas restringidas	NO	NO	SI
Poner las hélices en marcha en puerto	NO	NO	SI

18.3 Manipulación de la carga

Se tomarán las siguientes medidas de protección dependiendo del correspondiente nivel de protección:

MEDIDAS DE PROTECCIÓN	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Registro de mercancía	SI	SI	SI
Formación en protección a la tripulación	SI	SI	SI
Comprobar que la mercancía coincide con el manifiesto de carga	SI	SI	SI
Intensificar la formación en protección a la tripulación	NO	SI	SI
Intensificar las medidas del nivel 1	NO	SI	SI
Aumento de frecuencia en los registros a la mercancía	NO	SI	SI
Intensificar el registro de la mercancía	NO	SI	SI
Intensificar el registro del precinto de los contenedores	NO	SI	SI
Cancelar las operaciones de carga/descarga de mercancía	NO	NO	SI
Evacuación del buque	NO	NO	SI
Traslado del buque	NO	NO	SI
Verificar y comprobar la ubicación de mercancías peligrosas	NO	NO	SI
Poner las hélices en marcha en puerto	NO	NO	SI

18.4 Entrega de provisiones al buque

Se tomarán las siguientes medidas de protección dependiendo del correspondiente nivel de protección:

MEDIDAS DE PROTECCIÓN	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Formación en protección a la tripulación	SI	SI	SI
Comprobar que las provisiones coinciden con las solicitadas	SI	SI	SI
Intensificar la formación en protección a la tripulación	NO	SI	SI
Intensificar las medidas del nivel 1	NO	SI	SI
Intensificar el registro de las provisiones	NO	SI	SI
Cancelar las operaciones de aprovisionamiento del buque	NO	NO	SI
Evacuación del buque	NO	NO	SI
Traslado del buque	NO	NO	SI
Poner las hélices en marcha en puerto	NO	NO	SI

18.5 Equipajes no acompañados

El equipaje no acompañado es todo equipaje, incluidos los efectos personales, que no esté con el pasajero o el miembro del personal del buque en el lugar de la inspección o el registro.

Se tomarán las siguientes medidas de protección dependiendo del correspondiente nivel de protección:

MEDIDAS DE PROTECCIÓN	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Registro de equipajes no acompañados	SI	SI	SI
Formación en protección a la tripulación	SI	SI	SI
Intensificar la formación en protección a la tripulación	NO	SI	SI
Intensificar las medidas del nivel 1	NO	SI	SI
Rechazar el embarque de equipajes no acompañados	NO	NO	SI
Evacuación del buque	NO	NO	SI
Traslado del buque	NO	NO	SI
Poner las hélices en marcha en puerto	NO	NO	SI
Inspeccionar el equipaje con equipo de rayos X	NO	NO	SI

18.6 Vigilancia de la protección del buque

Se tomarán las siguientes medidas de protección dependiendo del correspondiente nivel de protección:

MEDIDAS DE PROTECCIÓN	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Formación en protección a la tripulación	SI	SI	SI
Encender el alumbrado de cubierta	SI	SI	SI
Vigilancia armada en la mar *	SI	SI	SI
Inspeccionar el equipaje con equipo de rayos X	NO	SI	SI
Patrullas de vigilancia compuesta por tripulantes	NO	SI	SI
Patrullas de vigilancia compuesta por seguridad privada	NO	SI	SI
Lanchas patrulleras al costado del buque	NO	SI	SI
Intensificar la formación en protección a la tripulación	NO	SI	SI
Intensificar las medidas del nivel 1	NO	SI	SI
Acompañamiento a los visitantes del buque	NO	SI	SI
Registro parcial o total del buque	NO	SI	SI
Evacuación del buque	NO	NO	SI
Traslado del buque	NO	NO	SI
Utilización de dispositivos de detección de intrusos y vigilancia	NO	NO	SI
Inspeccionar el equipaje con equipo de rayos X	NO	NO	SI
Utilizar todo el alumbrado del buque y focos adicionales	NO	NO	SI
Inspección submarina del buque	NO	NO	SI
Poner las hélices en marcha en puerto	NO	NO	SI

3) DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN

DECLARATION OF SECURITY

Name of Ship:	BETA
Port of Registry:	Las Palmas de Gran Canaria
IMO Number:	9999
Name of Port Facility:	Mombasa Cargo

This Declaration of Security is valid from **24/11/2014** until **01/12/2014** for the following activities
 (list the activities with relevant details) under the following security levels:

Security level(s) for the ship:	2
Security level(s) for the port facility:	2

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

Activity	Port Facility	Ship
Ensuring the performance of all security duties	x	x
Monitoring restricted areas to ensure that only authorised personnel have access	x	x
Controlling access to the port facility	x	x
Controlling access to the ship	x	x
Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship	x	x
Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship	x	x
Handling of cargo	x	x
Delivery of ship's stores	x	x
Handling unaccompanied baggage	x	
Controlling the embarkation of persons and their effects	x	x
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility	x	x

(The initials of the SSO or PFSO under these columns indicates whether the activity will be done, in accordance with the relevant approved Plan, by the ship or the port facility.)

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of SOLAS XI-2 and Part A of the ISPS Code and will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved Plan or the specific arrangements agreed to.

Done at (place)**Mombasa**.....on (date)**24/11/2014**.....

Signed for and on behalf of	
The port facility:	The ship:
(Signature of Port Facility Security Officer)	(Signature of master or Ship Security Officer)
Name and title of person who signed	
Name: Andrew Fox	Name: Javier Martínez
Title : OPIP	Title : 678901234

Contact details (to be completed as appropriate): (indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)	
For the Port Facility: 629123456	For the Ship: 678901234
Port Facility Port Facility Security Officer	Master Ship Security Officer Company Company Security Officer

4) INCIDENT REPORT

SHIP SECURITY INCIDENT REPORT

A General

- 1 Type of Incident eg Sea Robbery, Hijack, Missing, Lost contact etc:
Possible pirate attack
2. Date & time of Incident (Local Time): 03/12/2014 1536 GMT
3. Location of Incident: At sea (GPS position 00-42.3 S 044-02.3 E)
4. Type of incident: Critical Significant Minor Negligible

B Ship's details:

1	Ship's Name		BETA
2	Call sign	-	EHMS
3	IMO number	-	9999
4	MMSI number	-	
5	INMARSAT IDs	-	
6	Type of ship	-	Cargo
7	Flag State	-	Spain
8	Gross Tonnage	-	20200
9	Company/Agent/Owner		BETA MARINE, S.A.

C Position of Ship

1	Latitude	-	00-42.3 S
2	Longitude	-	044-02.3 E
3	Name of the area – Place/Port, territorial sea, port waters, anchorage, high seas etc	-	High Seas
4	Activity of Ship - While sailing, at anchor or at berth	-	Sailing
5	ISPS Security Level of Ship prior to attack	-	1
6	Last Port of Call and Next Port of Call	-	Mombasa – Port Said

D Details of Victims

Victim	Nationality	Sex / Age	Designation on board	Injury
No				

E Items Stolen

Description of item	Estimated value of item
None	

F Brief description of attack based on information from coastal State authorities / ship / shipowner / ship's agent

On 03/12/2014 at 1536 GMT a small boat is detected two miles from the ship aft. Two hours later the boat get away from the ship.

5) REGISTRO DEL INCIDENTE

RECORD OF SHIP SECURITY INCIDENTS

Date	Time	Latitude	Longitude	Type of incident	Description
03/12/14	1536	00-42.3 S	044-02.3 E	Minor	Possible pirate attack

Note: Type of incident: Critical, Significant, Minor or Negligible

