

**ANEXO “BRAVO”  
APÉNDICE I**

**GUÍA PARA LA EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE  
(EPB)**

**1. INTRODUCCIÓN.**

- 1.1. La Evaluación de Protección del Buque seguirá la secuencia establecida en el presente.
- 1.2. Incluirá un reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección, que abarcarán, como mínimo, los siguientes elementos:
  - 1.2.1. Identificación de las medidas, procedimientos y actividades preexistentes relativas a la protección;
  - 1.2.2. Identificación y evaluación de las principales actividades a bordo del buque que es esencial proteger;
  - 1.2.3. Identificación de las posibles amenazas a las principales actividades a bordo del buque y la probabilidad de que ocurran, a fin de establecer medidas de protección y ordenarlas por orden de prioridad; y
  - 1.2.4. Identificación de los puntos débiles, incluido el factor humano, de la infraestructura, la normativa aplicable y los procedimientos vigentes.
- 1.3. La Compañía deberá realizar una Evaluación de Protección del buque, la que sólo podrá ser ejecutada por una Organización de Protección Reconocida (OPR).  
La EP requiere una aprobación previa de la Secretaría de Protección Marítima (SEPMA), para la confección del Plan de Protección.

**2. PROCESO DE EVALUACIÓN.**

**2.1. Generalidades.**

- 2.1.1. La Evaluación de la Protección del Buque (EPB) es una parte esencial e integral del proceso de desarrollo y actualización del Plan de Protección del Buque (PPB).

- 2.1.2. El Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM) debe asegurar que la Evaluación de Protección del Buque se lleve a cabo en cada uno de los buques de la flota de la Compañía, aunque esto no significa que deba realizarla personalmente, garantizará que quienes lleven a cabo la tarea tengan los conocimientos necesarios.
- 2.1.3. La Evaluación de la Protección del Buque incluye una inspección de protección “in situ” considerando los siguientes elementos como mínimo:
- 2.1.3.1. Identificación de las medidas, procedimientos y operaciones de protección y respuesta;
  - 2.1.3.2. Identificación y evaluación de operaciones claves del buque, incluyendo las áreas sensibles que deberían ser designadas áreas restringidas;
  - 2.1.3.3. Identificación de posibles amenazas al buque y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer y priorizar medidas de protección; y
  - 2.1.3.4. Identificación de debilidades o vulnerabilidades en el buque, incluyendo factores humanos en la infraestructura, las políticas y los procedimientos.
- 2.1.4. La Evaluación de la Protección y la inspección de protección “in situ” deben ser documentadas y guardadas por el Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM).
- 2.1.5. Antes de comenzar la EPB, el OCPM puede aprovechar la información disponible sobre la evaluación de amenaza de los puertos en los cuales el buque recalará y de las instalaciones y sus medidas de protección, información que podrá ser proporcionada por la Prefectura. El OCPM, puede estudiar informes previos sobre necesidades de protección similares. Donde sea viable, el OCPM puede reunirse con las personas adecuadas en el buque y en la instalación para discutir el propósito y metodología de la evaluación.
- 2.1.6. El OCPM puede obtener y registrar la información requerida para dirigir la evaluación, incluyendo:
- 2.1.6.1. El plano general del buque;

- 2.1.6.2. La ubicación de áreas que deberían tener acceso restringido, como el puente, la sala de máquinas, cuarto de radio, espacios de aparatos de gobierno, etc.;
- 2.1.6.3. La ubicación y función de cada punto de acceso al buque potencial y real;
- 2.1.6.4. La ubicación de áreas potencialmente convenientes para polizones u otro personal ilegalmente a bordo del buque;
- 2.1.6.5. La disposición de la cubierta expuesta incluyendo la medida de la altura de la cubierta sobre el agua y la altura desde el muelle a diferentes niveles de marea y a diferentes niveles de carga; cuando el buque se encuentre ubicado en una instalación portuaria;
- 2.1.6.6. Los espacios de carga y la disposición de las provisiones;
- 2.1.6.7. La ubicación donde se almacenan las provisiones y el equipo esencial de mantenimiento;
- 2.1.6.8. El equipo de emergencia y stand-by disponible para mantener los servicios esenciales;
- 2.1.6.9. Número, responsabilidad, y funciones de protección de la tripulación del buque;
- 2.1.6.10. Equipo de protección y de seguridad existentes para la protección de pasajeros y tripulación;
- 2.1.6.11. Rutas de evacuación y puntos de encuentro de los pasajeros que garantizan una evacuación segura y ordenada del buque;
- 2.1.6.12. Acuerdos existentes con compañías de seguridad privadas que ofrezcan servicios de protección al buque / o a la instalación portuaria donde éste opere, en todos los niveles de protección; y
- 2.1.6.13. Medidas y procedimientos de protección vigentes, incluyendo inspección, equipo de monitoreo y control, documentos personales de identidad, comunicaciones, alarma, iluminación, control de acceso, y otros sistemas adecuados.

## **2.2. Inspección de la Protección “In Situ”.**

- 2.2.1. El OCPM debe asegurar que las medidas, procedimientos y operaciones de protección de cada buque, se examinen y evalúen para:
  - 2.2.1.1. Asegurar el cumplimiento de todas las tareas inherentes a la protección;

- 2.2.1.2. Monitorear las áreas restringidas para asegurar que sólo el personal autorizado tenga acceso;
  - 2.2.1.3. Controlar el acceso al buque;
  - 2.2.1.4. Monitorear las áreas de cubierta y las que rodean al buque;
  - 2.2.1.5. Controlar el embarque de personas y sus efectos (equipaje acompañado y no acompañado y efectos personales de la tripulación);
  - 2.2.1.6. Supervisar el manejo de la carga y la carga de combustible para consumo y los lugares de almacenaje del buque; y
  - 2.2.1.7. Cerciorarse de que la comunicación, información, y equipos específicos de protección del puerto se encuentren disponibles.
- 2.2.2. El Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM) debe asegurar que cada buque sea examinado y evaluado para identificar cada punto de acceso, incluyendo las cubiertas expuestas y su potencial uso por parte de individuos que podrían estar involucrados en actos ilegales. Esto incluye individuos que tengan acceso autorizado como así también aquellos que intenten ingresar en forma indebida.
- 2.2.3. El Oficial de Protección de la Compañía debe asegurar que las medidas, procedimientos y operaciones sean examinadas y evaluadas bajo condiciones de emergencia y de rutina, incluyendo:
- 2.2.3.1. Directivas de protección establecidas;
  - 2.2.3.2. Procedimientos de respuesta a acaecimientos de protección, incendio, u otras emergencias;
  - 2.2.3.3. Capacidad de supervisión de la tripulación, vendedores, técnicos de mantenimiento, trabajadores portuarios, etc., que accedan al buque;
  - 2.2.3.4. La frecuencia y efectividad de las patrullas de protección;
  - 2.2.3.5. El control en materia de protección en los puntos claves y otros sistemas de control de acceso;
  - 2.2.3.6. Sistemas y procedimientos para las comunicaciones relacionadas con la protección;
  - 2.2.3.7. Puertas, barreras, e iluminación de protección; y
  - 2.2.3.8. Equipo de vigilancia, si se encuentra instalado.
- 2.2.4. Las operaciones claves del buque que necesitan ser protegidas pueden incluir:
- 2.2.4.1. Operaciones de carga y provisiones del buque;

- 2.2.4.2. Navegación, espacios de máquinas y estaciones de gobierno;
- 2.2.4.3. Seguridad de la tripulación y los pasajeros.

2.2.5. Las amenazas posibles a operaciones claves del buque pueden incluir:

- 2.2.5.1. Atentado con bombas;
- 2.2.5.2. Sabotaje;
- 2.2.5.3. Secuestro;
- 2.2.5.4. Uso no autorizado del buque;
- 2.2.5.5. Contrabando;
- 2.2.5.6. Maltrato de la carga;
- 2.2.5.7. Polizones;
- 2.2.5.8. Piratería;
- 2.2.5.9. Toma de rehenes;
- 2.2.5.10. Vandalismo;
- 2.2.5.11. Transporte de armas;
- 2.2.5.12. Uso del buque para transporte de criminales y su equipo; y
- 2.2.5.13. Uso del buque como arma.

2.2.6. La identificación de vulnerabilidades puede incluir:

- 2.2.6.1. Políticas conflictivas entre las medidas de protección y las de seguridad de la navegación;
- 2.2.6.2. Asignaciones conflictivas de obligaciones relativas a la protección y las inherentes al buque;
- 2.2.6.3. Limitaciones en la dotación para el cumplimiento de las guardias, que derivan en fatiga de la tripulación y en pérdida del estado de alerta;
- 2.2.6.4. Deficiencias en la capacitación; y
- 2.2.6.5. Equipo para las tareas de protección insuficiente, mal mantenido o de baja calidad.

### **2.3. Evaluación del riesgo.**

2.3.1. Los conceptos tradicionales de **riesgo** asociado a la seguridad de la navegación miden **gravedad** y **frecuencia** entendiendo que ante iguales circunstancias la probabilidad de que ocurra un incidente será también igual para cada elemento involucrado.

- 2.3.2. Desde el punto de vista de la protección marítima se introduce un tercer factor en la ecuación, dicho elemento es la **vulnerabilidad**, denominada asimismo predisposición.
- 2.3.3. Este elemento se introduce ya que se trata de incidentes de tipo antrópicos (generados a partir de la intervención del elemento humano) y aún ante idénticas circunstancias, buques similares, en la misma situación, la predisposición de uno a sufrir un incidente de protección respecto a otro puede ser función de la bandera que enarbola, la nacionalidad de la tripulación, la procedencia o destino de la carga o el próximo o último puerto.
- 2.3.4. Asimismo, esta definición de **riesgo** reemplaza el término **frecuencia** por el de **amenaza** considerando la naturaleza humana del factor.
- 2.3.5. La evaluación de la protección debe seguir un método con el objeto de no dejar de lado durante el proceso elementos que pueden afectar de manera significativa el nivel de riesgo y, por la misma circunstancia, no sobrestimar otros.
- 2.3.6. El concepto general de la evaluación apunta a que el nivel de riesgo debe mantenerse dentro de un rango mínimo, en consecuencia ha de variarse alguno de los tres factores de la ecuación, o una combinación de ellos, de manera tal que el riesgo no se sitúe en un rango inadmisibles.
- 2.3.7. Se parte de la idea primaria que, en la ecuación planteada, la única variable bajo el control del sistema de protección implementado a bordo es la **vulnerabilidad**, por lo que la evaluación de la protección se focalizará en ésta.

## 2.4. Pasos de la Evaluación.

- 2.4.1. **Primer Paso:** Determinación de los potenciales incidentes de protección (o suceso que afecta a la protección marítima).

<b>Información:</b>	Análisis sobre el terreno de los elementos que influyen en la protección del buque
<b>Método:</b>	Técnica creativa de observación para la previsión de incidentes de protección potenciales.
<b>Resultado:</b>	Una lista exhaustiva de Incidentes de protección potenciales. <b>(Ver Tabla 1)</b>

**Tabla 1: Lista de posibles incidentes de protección** (la lista de incidentes y objeto de incidentes no es exhaustiva y solo debe apreciarse como referencia).

Incidente	Objeto del incidente
Ingreso por la fuerza y/o toma de control del buque	a. Dañar / destruir el buque con explosivos.
	b. Dañar / destruir el buque mediante operaciones / actos premeditados.
	c. Crear un incidente peligroso o de contaminación sin destruir el buque.
	d. Tomar rehenes / muerte, lesiones personales.
	e. Tomar el control de la carga con fines de robo.
	f. Utilizar el buque como herramienta para un acto ilícito.
Ataque externo al buque	a. Movilizar explosivos en las adyacencias. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Por la banda del buque, en el agua.</li> <li>• Desde la costa.</li> <li>• Debajo de la superficie.</li> </ul>
	b. Atacando un blanco estático: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Con un buque.</li> <li>• Con un vehículo desde tierra.</li> </ul>
	c. Lanzar o disparar armas desde cierta distancia.
Utilizar el buque como medio para transferir	a. Materiales, a ser usados como armas hacia el país o fuera de él.
	b. Personas hacia el país o fuera de él.
Utilizar el buque como medio para	a. Efectuar actividades ilícitas tales como: contrabando, tráfico de drogas, Polizonaje, inmigración clandestina u otros actos ilegales.

#### 2.4.2. Segundo Paso: Análisis de la gravedad.

<b>Información:</b>	Resultado del primer paso.
<b>Método:</b>	Determinar, para cada incidente de protección posible, su gravedad potencial, medida en término de vidas humanas, impacto económico e impacto ambiental.
<b>Resultado:</b>	Una lista vinculada a la del primer paso con la gravedad potencial para cada incidente de protección determinado, asignando un índice de gravedad (IG) a cada incidente de protección. <b>(Ver Tabla 2)</b>

2.4.2.1. Cada incidente potencial debe ser evaluado en términos de la gravedad de las consecuencias del ataque. En el análisis del nivel de **gravedad** están incluidos tres componentes:

fallecimiento o lesiones, impacto económico e impacto ambiental.

2.4.2.2. Para cada incidente de protección se debe evaluar el nivel o "la calificación" adecuada de la gravedad potencial.

En la tabla siguiente se ofrecen criterios de calificación con sus referencias; se pretende que estas calificaciones constituyan amplias estimaciones relativas.

2.4.2.3. La "calificación adecuada" se basa en la utilización del componente de la gravedad que resulta con la calificación más elevada. Por ejemplo: si muertos y heridos e impacto económico resultan con una calificación moderada o "1" pero el impacto ambiental resulta en importante o "2", entonces al nivel general de gravedad se le asignaría un "2". No es necesario un cálculo preciso de estos elementos.

**Tabla 2: Nivel de gravedad.**

IG	Si el impacto pudiera ser:
3	CATASTRÓFICO: numerosas pérdidas de vidas y heridos, impacto económico a nivel nacional o muy larga duración, destrucción completa de muchos componentes del ecosistema en un área extensa.
2	IMPORTANTE: múltiples pérdidas de vida y heridos, importante impacto económico regional, daño a largo plazo de una porción del ecosistema.
1	MODERADO: poca o ninguna pérdida de vidas o heridos, impacto económico mínimo, o algún daño ambiental.

2.4.3. **Tercer Paso:** Determinación de la vulnerabilidad.

<b>Información:</b>	Resultado del primer paso.
<b>Método:</b>	Determinar, para cada incidente de protección potencial, su vulnerabilidad.
<b>Resultado:</b>	Una lista relacionada a la del primer paso con la vulnerabilidad de cada incidente de protección determinado, asignando un índice de vulnerabilidad (IV) a cada uno ( <b>Ver Tabla 3</b> ) asignando un puntaje por accesibilidad y protección orgánica es decir que cada incidente será valuado en accesibilidad y protección orgánica, asignando un puntaje a cada rubro, el IV será la suma de ambos y por lo tanto fluctuará entre 2 y 6.



- 2.4.3.1 Para la evaluación inicial de la vulnerabilidad se considerarán únicamente, las estrategias y medidas de protección existentes y que efectivamente se estén aplicando al momento de llevarse a cabo la evaluación.
- 2.4.3.2 Evaluar la vulnerabilidad a partir de las estrategias y medidas de protección existentes brindará una mejor comprensión del riesgo global relacionado con el potencial incidente de protección y el modo en que las nuevas estrategias y disposiciones de protección mitigarán el riesgo. Después de realizar la evaluación inicial, se puede efectuar una apreciación comparativa con las nuevas estrategias y medidas de protección consideradas.
- 2.4.3.3 En la siguiente tabla se observa el puntaje, los criterios de vulnerabilidad y ejemplos de referencia. Se evaluará cada potencial incidente estudiado en los pasos anteriores para lograr un puntaje respecto de la protección orgánica y la accesibilidad (se considera que el propietario u operador del buque tiene un mejor control sobre estos dos elementos que componen el concepto de vulnerabilidad, en tanto que se desechan disponibilidad y resistencia del buque). Posteriormente, el resultado para cada uno de estos elementos se suman para obtener el puntaje total de vulnerabilidad. Dicha cifra se debe usar como ***puntaje de vulnerabilidad*** al evaluar cada incidente potencial en el próximo paso.

**Tabla 3: Puntaje de Vulnerabilidad**

Accesibilidad	Puntaje	Protección Orgánica	Puntaje
Sin disuasivos (ingreso irrestricto al buque y movimiento interno sin restricciones, buques de escaso francobordo, salientes del casco que permitan el acceso, cadenas del ancla que sirvan de escala y fácil acceso por el escobén).	3	No hay capacidad de disuasión suficiente (por ejemplo: no hay plan, ni guardias, ni comunicaciones de emergencia, no hay disponible auxilio externo de fuerzas de seguridad que colaboren para una oportuna prevención, ni capacidad de detección).	3
Buena capacidad de disuasión (El francobordo no facilita el acceso, los salientes del casco no son totalmente aptos para acceder, no hay cadenas o cables adecuados).	2	Capacidad de disuasión buena (por ejemplo, existe un plan de protección mínima, hay algunos elementos de comunicación, se cuenta con personal de seguridad con capacidad limitada respecto de la protección del buque, existen fuerzas de seguridad que aplican preventivamente las normas vigentes, hay sistemas de detección limitados).	2
Excelente disuasión (El francobordo imposibilita el acceso y el buque tiene barreras físicas para el acceso desde el muelle o desde el agua).	1	Excelente capacidad de disuasión planeada específicamente para evitar ataques; (se cuenta con elementos adicionales de protección disimulados, no visibles o aparentes).	1
<b>ÍNDICE DE VULNERABILIDAD (IV).</b>	<b>Sumatoria del parcial de accesibilidad y parcial de protección orgánica (Para cada incidente potencial).</b>		

**2.4.4. Cuarto Paso:** Establecer las medidas de protección.

<b>Información:</b>	Listados de incidentes potenciales, gravedad y vulnerabilidad obtenida de los pasos anteriores.
<b>Método:</b>	Comparativo.
<b>Resultado:</b>	Una lista analítica de las medidas de mitigación a establecer.

2.4.4.1. La Compañía deberá determinar aquellos incidentes potenciales que afecten a la protección para los cuales resulta necesario poner en práctica estrategias de mitigación. Esto se logra analizando el incidente dentro de la Tabla 4, sobre la base del nivel de gravedad y el puntaje de la evaluación de vulnerabilidad.

2.4.4.2. Las categorías de mitigación son las que se mencionan en el “*punto 2. Definiciones*”, como **Mitigar, Considerar y Documentar**.

2.4.4.3. La Tabla 4 se ha diseñado como una herramienta de ayuda en el desarrollo del plan de protección del buque. Los "resultados" no deben considerarse como el único fundamento para disponer o alentar la necesidad de medidas específicas. Debe considerarse como una herramienta apta para la identificación de potenciales vulnerabilidades y en la evaluación de futuros métodos para su atención.

**Tabla 4: Matriz de Vulnerabilidad y Gravedad.**

		IV		
		2	3-4	5-6
IG	3	Considerar	Mitigar	Mitigar
	2	Documentar	Considerar	Mitigar
	1	Documentar	Documentar	Considerar

2.4.4.4. El OCPM utilizará la Tabla 5, para determinar qué incidentes potenciales exigen métodos de mitigación.

2.4.4.5. El Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM) o el responsable de llevar a cabo la evaluación de la protección del buque, puede registrar los incidentes potenciales considerados (Tabla 1), el nivel de gravedad (Tabla 2), el puntaje para cada elemento de vulnerabilidad (Tabla 3), el puntaje total de vulnerabilidad y la categoría de mitigación (Tabla 4).

**Tabla 5: Hoja de trabajo para determinar la mitigación.**

Paso 1	Paso 2	Paso 3 Puntaje de Vulnerabilidad	Paso 4 Medidas de mitigación
Incidente / descripción (Tabla 1)	Gravedad (Tabla 2)	Accesibilidad + orgánico = IV (Tabla 3)	

### 2.4.5. Quinto Paso: Métodos para la puesta en práctica.

<b>Información:</b>	Listados de incidentes potenciales, gravedad, vulnerabilidad y de las medidas de mitigación de los pasos anteriores.
<b>Método:</b>	Comparativo.
<b>Resultado:</b>	Un listado analítico y reevaluado de las medidas de mitigación a establecer

2.4.5.1. El verdadero valor de estas evaluaciones se visualiza una vez que se implementan las estrategias de mitigación (medidas de protección) para reducir vulnerabilidades, en aquellos incidentes que se ha determinado afectan a la protección.

2.4.5.2. El fin perseguido es reducir el riesgo asociado con el incidente potencial identificado, de modo que el resultado final de la fórmula de RIESGO permanezca dentro de los valores compatibles con el nivel de protección deseado. Debe tenerse en cuenta al considerar las estrategias de mitigación que es más factible reducir la **vulnerabilidad** que la **gravedad** o la **amenaza**.

2.4.5.3. Como guía durante la evaluación, se usará la Tabla 6 que figura a continuación.

**Tabla 6: Guía de evaluación.**

HOJA DE TRABAJO PARA LA PUESTA EN PRÁCTICA DE LAS ESTRATEGIAS DE MITIGACIÓN				
1	2	3	4	5
Medidas de mitigación	Incidentes que se ven afectados por la medida (Ver Paso 1 de la Tabla 5)	Gravedad (se mantiene igual)	Nuevo puntaje de vulnerabilidad (Ver Tabla 3)	Nuevos resultados de la mitigación (Ver Tabla 4)
			Accesibilidad + protección orgánica = puntaje total de protección	
1.	1.			
	2.			
	...			
2.	...			

#### 2.4.5.4 Los siguientes pasos corresponden a cada columna de la Tabla 6

1. La Compañía debe analizar las estrategias de mitigación (medidas de protección) y registrarlas en la primera columna de la Tabla 6.
2. De acuerdo con los incidentes potenciales que afectan la protección de la Tabla 5, detallar todos aquellos que se verían afectados por la estrategia de mitigación seleccionada.
3. El nivel de gravedad permanece invariable, tal como se determinó en la Tabla 5 para cada incidente.
4. Volver a evaluar los puntajes de vulnerabilidad (Tabla 3) para cada elemento, teniendo en consideración la estrategia de mitigación para cada incidente.
5. Con el nivel de gravedad y el nuevo puntaje total de vulnerabilidad, use la Tabla 4 para definir las nuevas categorías de mitigación.

#### 2.4.5.5. Existen dos factores, efectividad y viabilidad, a ser considerados al determinar si una estrategia de mitigación debe ser implementada. Una estrategia se podrá considerar **efectiva** si su aplicación reduce la categoría de mitigación (por ejemplo, de **mitigar** a **considerar** en la Tabla 4).

Se podrá considerar que una estrategia es parcialmente eficaz si disminuye el puntaje global de vulnerabilidad cuando se aplica por sí misma o con una o más estrategias adicionales.

Por ejemplo, si una estrategia de mitigación hace descender el puntaje de vulnerabilidad de "5-6" a "3-4" mientras que el puntaje de gravedad permanece en "3" y la categoría de mitigación se queda en "mitigar".

#### 2.4.5.6. Cabe mencionar que si una estrategia de mitigación, considerada en forma individual, no hace decrecer la vulnerabilidad, se podrán considerar estrategias múltiples combinadas. Si se toman en cuenta las estrategias de mitigación de manera global, se podrá reducir la vulnerabilidad a un grado aceptable.

- 2.4.5.7. Una estrategia se podrá considerar **factible** si se la puede poner en práctica con pocas consecuencias operativas o de empleo de recursos respecto de la posible reducción de la vulnerabilidad. Una estrategia podrá ser **parcialmente factible** si su aplicación exige cambios o recursos significativos en relación con la probable disminución de la vulnerabilidad. Podrá resultar **no factible** si su puesta en práctica es sumamente problemática o si su costo resulta prohibitivo.
- 2.4.5.8. El OCPM debe tener en cuenta que algunas estrategias deben desplegarse en coincidencia con los distintos niveles de amenazas de protección establecidos por el Código PBIP. La **viabilidad** de una estrategia de mitigación podrá variar sobre la base del nivel de protección. Por lo tanto, ciertas estrategias tal vez no estén justificadas en el Nivel 1, sino en los niveles 2 o 3. Por ejemplo, usar buzos para inspeccionar las estructuras sumergidas de los muelles y los buques podrá resultar innecesario en el nivel 1, pero podrá ser apropiado si existe una amenaza específica y/o un aumento del nivel de protección.
- 2.4.5.9. Como ejemplo de una posible medida de mitigación de la vulnerabilidad, una Compañía puede implementar patrullas de protección contratando personal adicional para detectar y prevenir que personas no autorizadas entren en los espacios debajo de la cubierta principal en un trasbordador de pasajeros. Esta medida mejoraría la protección orgánica y puede reducir el puntaje de vulnerabilidad general. Esta opción, sin embargo, es específica para este escenario y también conlleva cierto costo. Otra opción sería asegurar todos los puntos de acceso a los espacios debajo de la cubierta principal. Esto puede reducir el puntaje de accesibilidad. Esta opción no requiere personal adicional y es una medida de mitigación pasiva.
- 2.4.5.10. La Compañía deberá desarrollar un proceso por el cual la protección, en general, sea continuamente evaluada considerando las consecuencias y vulnerabilidades, la pérdida de vigencia y modificaciones con el transcurso del tiempo, y qué estrategias de mitigación adicionales se pueden aplicar.

NOTA: Los ejemplos de Certificados así como los formularios que usa SEPMA para estudiar las Evaluaciones de Protección, tanto de buques como de Instalaciones Portuarias, podrán encontrarse, consultando la página WEB de la Armada, Secretaría de Protección Marítima.