

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: +44(0)20 7735 7611

Facsímil: +44(0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1443
25 mayo 2012

**ORIENTACIONES PROVISIONALES PARA LAS COMPAÑÍAS PRIVADAS
DE PROTECCIÓN MARÍTIMA QUE FACILITAN PERSONAL
PRIVADO DE PROTECCIÓN ARMADA A BORDO
EN LA ZONA DE ALTO RIESGO¹**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 89º periodo de sesiones (11 a 20 de mayo de 2011), aprobó orientaciones provisionales para los Estados de abanderamiento y para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo.

2 Como consecuencia de la importancia y del carácter urgente de la cuestión, así como de la necesidad de seguir elaborando y difundiendo orientaciones y recomendaciones detalladas lo antes posible, el Comité aprobó la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre protección marítima y piratería (13 a 15 de septiembre de 2011) para actualizar las orientaciones y elaborar otras nuevas sobre la misma cuestión para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños, celebración que recibió la autorización del Consejo.

3 Tras el debate de alto nivel sobre el empleo de personal privado de protección armada a bordo, que tuvo lugar en el 90º periodo de sesiones del MSC (16 a 25 de mayo de 2012), el Comité también convino en elaborar orientaciones para las compañías privadas de protección marítima a fin de complementar las orientaciones existentes, y en seguir asistiendo en la elaboración de políticas nacionales y facilitar una mayor armonización de las políticas internacionales relativas a la cuestión de la protección armada de carácter privado a bordo.

4 En el anexo figuran las Orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima que facilitan personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo.

5 Las orientaciones provisionales adjuntas deberían leerse junto con las orientaciones provisionales que figuran en la circular MSC.1/Circ.1405/Rev.2: "Orientaciones provisionales revisadas para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo", en la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2: "Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados de abanderamiento con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo" y en la circular MSC.1/Circ.1408/Rev.1: "Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto

¹ *Zona de alto riesgo*: zona definida en las "Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia" (MSC.1/Circ.1339), salvo que el Estado de abanderamiento la defina de otro modo.

riesgo"², y la información facilitada en la circular MSC-FAL.1/Circ.2: "Cuestionario relacionado con las prescripciones para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques", así como las demás recomendaciones y orientaciones elaboradas por la Organización para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques.

6 Se insta a los Gobiernos Miembros a que pongan esta circular en conocimiento de todos los organismos nacionales que desempeñen actividades de lucha contra la piratería, incluidos los propietarios de buques, los armadores, las compañías navieras, los capitanes y las tripulaciones, y las compañías privadas de protección.

7 Se insta asimismo a los Gobiernos Miembros a que tomen todas las medidas necesarias para implantar, según proceda, las orientaciones provisionales que figuran en el anexo.

8 Se invita a los Gobiernos Miembros, organizaciones internacionales y organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo a que pongan en conocimiento del Comité, tan pronto como sea posible, los resultados de la experiencia adquirida con respecto al uso de las Orientaciones provisionales a fin de ayudar al Comité a decidir qué medidas adoptar.

² Tal como puedan revisarse.

ANEXO

ORIENTACIONES PROVISIONALES PARA LAS COMPAÑÍAS PRIVADAS DE PROTECCIÓN MARÍTIMA QUE FACILITAN PERSONAL PRIVADO DE PROTECCIÓN ARMADA A BORDO EN LA ZONA DE ALTO RIESGO¹

1 FINALIDAD

1.1 En los últimos años se ha registrado un aumento significativo en el número de armadores de buques que han optado por emplear personal privado de protección armada (PPPA) para protegerse de los ataques de piratas con base en Somalia en la zona de alto riesgo del océano Índico occidental y el golfo de Adén. De conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) (parte II, sección 1, artículo 2) y el derecho consuetudinario internacional, un Estado ribereño tiene soberanía en su mar territorial. Dicha soberanía en el mar territorial se ejerce de conformidad con las reglas de paso inocente de la CONVEMAR (parte II, sección 3) y otras reglas del derecho internacional. No obstante, en la actualidad no existen orientaciones ni normas internacionales para las compañías privadas de protección marítima (CPPM) que prestan dichos servicios. Esas orientaciones mejorarían la gobernanza, reducirían la posibilidad de accidentes y fomentarían un comportamiento competente, seguro y legal en el mar.

1.2 En el artículo 92 de la CONVEMAR se hace referencia a la "jurisdicción exclusiva del Estado de abanderamiento en la alta mar", y en el artículo 94 de la CONVEMAR se indican los "deberes del Estado del pabellón". Se reconoce que la decisión de permitir el PPPA a bordo de los buques es prerrogativa de los Estados de abanderamiento y que tal vez no todos los Estados de abanderamiento autoricen su empleo.

1.3 La CPPM debería reconocer la posible existencia de responsabilidades jurídicas con respecto al despliegue de PPPA. Esto debería incluir que la CPPM tratara de obtener la aprobación pertinente, según proceda y antes de embarcar PPPA a bordo, de las autoridades competentes en:

- .1 los Estados de abanderamiento;
- .2 los países en los que la CPPM se haya registrado; y
- .3 los países en los que se realicen o gestionen operaciones, incluidos aquéllos por los que el PPPA pueda transitar.

1.4 La finalidad de la presente es facilitar unas orientaciones provisionales que permitan a la CPPM:

- .1 disponer del contenido y la naturaleza apropiados de los procedimientos documentados para que los propietarios de los buques puedan adoptar una decisión fundamentada sobre la selección de la CPPM; y
- .2 proporcionar asistencia a los propietarios de buques en la prevención de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques en la zona de alto riesgo, mediante el despliegue considerado de PPPA.

¹ *Zona de alto riesgo*: zona definida en las "Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia" (MSC.1/Circ.1339), salvo que el Estado de abanderamiento la defina de otro modo.

1.5 Las presentes orientaciones provisionales no son jurídicamente vinculantes ni constituyen por sí mismas un conjunto de normas certificables, pero facilitan unas recomendaciones mínimas de las competencias y la capacidad que se esperan de una CPPM profesional.

1.6 Las presentes orientaciones provisionales deberían leerse junto con la circular MSC.1/Circ.1405/Rev.2: "Orientaciones provisionales revisadas para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo", la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2: "Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados de abanderamiento con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo" y la circular MSC.1/Circ.1408/Rev.1: "Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo", y la información facilitada en la circular MSC-FAL.1/Circ.2: "Cuestionario relacionado con las prescripciones para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques", así como las demás recomendaciones y orientaciones elaboradas por la Organización para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques.

2 CERTIFICACIÓN PROFESIONAL DE LA CPPM

2.1 El Documento de Montreux sobre las obligaciones jurídicas internacionales pertinentes y las buenas prácticas de los Estados en lo que respecta a las operaciones de las empresas militares y de seguridad privadas durante los conflictos armados² y el Código de conducta internacional para proveedores de servicios de seguridad privada (ICoC)³ son puntos de referencia útiles para las CPPM, si bien no resultan totalmente pertinentes para la situación de la piratería y los robos a mano armada en el ámbito marítimo, ni tampoco facilitan orientaciones suficientes para las CPPM. El Documento de Montreux, que está dirigido a los Estados, vuelve a incluir reglas del derecho internacional y facilita un conjunto de buenas prácticas a los Estados, si bien cabe señalar que el derecho humanitario internacional sólo es aplicable durante un conflicto armado. El ICoC, que está dirigido al sector de la protección privada, determina un conjunto de principios y procedimientos para los proveedores de servicios de protección privada en cuanto al apoyo del imperio de la ley y al respeto de los derechos humanos, pero está formulado en el contexto de la autorregulación y sólo para compañías de protección terrestres, por lo que no es directamente aplicable a las peculiaridades que presenta el despliegue de guardias armados a bordo de buques mercantes para protegerlos de los actos de piratería y robos a mano armada en el mar.

2.2 Por consiguiente, la situación reinante a la altura de la costa de Somalia requiere un examen separado y urgente de la necesidad de emplear PPPA a bordo de los buques que transitan por la zona de alto riesgo.

2.3 De ahí que las presentes orientaciones provisionales tengan por objeto contribuir a la elaboración de una norma internacional y un proceso de certificación para la CPPM a fin de proteger los buques de los actos de piratería y robos a mano armada en el mar y de ayudar mientras tanto a la CPPM a demostrar su competencia y profesionalidad a los propietarios de buques.

² El Documento de Montreux reafirma la obligación de los Estados de garantizar que las empresas militares y de seguridad privadas que participen en conflictos armados cumplan la legislación internacional en cuanto a aspectos humanitarios y de derechos humanos.

³ El ICoC establece un conjunto de principios para las compañías de protección privada.

2.4 La CPPM debería tratar de obtener la certificación de conformidad con las normas nacionales e internacionales pertinentes sobre los servicios privados de protección marítima cuando se hayan establecido.

3 PRESCRIPCIONES DE LA CPPM

3.1 La CPPM debería establecer procedimientos para prestar servicios de protección marítima a los propietarios y armadores de buques y cumplir todas las prescripciones jurídicas pertinentes.

Generalidades

3.2 La CPPM debería poder facilitar pruebas documentales para permitir que las partes interesadas pertinentes realicen las diligencias debidas. Dichas pruebas deberían incluir documentos relativos a la incorporación, la gestión y la situación financiera. Esto puede incluir, entre otras cosas, lo siguiente:

- .1 estructura de la compañía y su lugar de registro;
- .2 propietarios de la compañía;
- .3 situación financiera y referencias bancarias;
- .4 alcance de la cobertura del seguro (en particular, los riesgos de terceras partes);
- .5 experiencia del personal directivo superior, tanto general como específica de la tarea; y
- .6 indicadores de la gestión de la calidad: por ejemplo, la certificación ISO.

Legislación aplicable

3.3 La CPPM debería tener presente y conocer las leyes aplicables de los Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados ribereños con respecto al transporte, el porte, el almacenamiento y la utilización de armas de fuego⁴ y del equipo relacionado con la protección, así como del uso de la fuerza. En particular, la CPPM debería:

- .1 conocer las leyes nacionales aplicables con respecto al transporte, el porte, el almacenamiento y la utilización de armas de fuego y del equipo relacionado con la protección, señalando que los propietarios y armadores de buques deberían obtener las aprobaciones del Estado de abanderamiento y que el PPPA empleado debería llevar la licencia de armas prescrita, expedida o refrendada por el Estado de abanderamiento; y
- .2 tener acceso a un asesoramiento jurídico competente sobre asuntos marítimos 24 horas al día y siete días a la semana, reconociendo la complejidad de las leyes aplicables relativas al porte y utilización de armas de fuego y del equipo relacionado con la protección a bordo de los buques mercantes.

⁴ En las presentes orientaciones, todas las referencias a las armas de fuego incluyen la munición, los productos consumibles, las piezas de repuesto y el equipo de mantenimiento utilizados por el PPPA, y todas las referencias al equipo relacionado con la protección incluyen el equipo protector y de comunicaciones utilizado por el PPPA.

Cobertura del seguro

3.4 La CPPM debería mantener durante el contrato:

- .1 un seguro de responsabilidad civil que cubra al público y al empleador a un nivel apropiado y según lo estipule el propietario del buque; y
- .2 una cobertura de seguro para accidentes personales, gastos médicos, hospitalizaciones y repatriación.

3.5 Dado que las armas de fuego y otro equipo relacionado con la protección tienen que formar parte del plan contratado, la CPPM debería asegurar al personal habilitado para el porte y utilización de armas de fuego en dichos viajes contra accidentes, lesiones y daños derivados de la utilización de armas de fuego y en caso de responsabilidad por toda reclamación que pueda resultar del porte y/o la utilización indebida, por descuido o con intención, de armas de fuego.

3.6 La CPPM debería tomar nota de las referencias de la circular MSC.1/Circ.1405/Rev.1 a la necesidad imperiosa de que los propietarios de buques, fletadores y reaseguradores examinen todas las disposiciones de sus contratos de fletamento y pólizas para garantizar que se presta la debida atención a las cuestiones que plantea el posible impacto del despliegue de PPPA en el seguro de responsabilidad civil del propietario del buque.

Conocimiento de la piratería

3.7 La CPPM debería tener un conocimiento sólido de lo siguiente:

- .1 la situación cambiante de la piratería en la zona de alto riesgo;
- .2 la amenaza de la piratería en la región, las operaciones militares en la zona y los medios para mantener el conocimiento actual; y
- .3 la última versión de las Mejores prácticas de gestión (MPG) para la protección contra la piratería con base en Somalia y, en particular, las medidas de protección del buque.

Competencia operacional

3.8 La CPPM debería tener la capacidad profesional necesaria para llevar a cabo su función, que es la protección de las personas a bordo y del buque de un ataque ilícito, haciendo uso solamente de la fuerza estrictamente necesaria y razonable. En particular, la CPPM debería aportar pruebas documentales, entre las cuales puede incluirse lo siguiente:

- .1 experiencia marítima (por oposición a la experiencia en tierra);
- .2 procedimientos y políticas de la compañía documentados e implantados para las operaciones del PPPA, incluidos, entre otros, las comunicaciones, el liderazgo, la cadena de autoridad, el cambio de comando (en caso, por ejemplo, de incapacidad del jefe del equipo) y las responsabilidades con respecto al salvamento;

- .3 política escrita sobre las adquisiciones, el transporte, el porte, el almacenamiento, el embarque y desembarque y la utilización de armas de fuego, de conformidad con las prescripciones jurídicas pertinentes;
- .4 política clara sobre las reglas para la utilización de la fuerza basada en la consideración de varias hipótesis y facilitación de un plan de lucha progresivo;
- .5 política documentada, sólida y auditable de salud, seguridad y protección con respecto a la investigación de sucesos;
- .6 proceso de medidas posteriores a los sucesos para apoyar las investigaciones/enjuiciamientos estatales en caso de que se requiera una investigación formal; y
- .7 testimonios/referencias escritos de clientes anteriores del sector marítimo.

4 GESTIÓN

4.1 La selección, el examen de antecedentes y la formación de personal de un equipo PPPA son la clave del éxito y la seguridad del tránsito para el buque y la tripulación. En la siguiente sección se facilitan recomendaciones para garantizar que dicho personal sea competente para cumplir las tareas asignadas a bordo de un buque mercante y para que la CPPM desempeñe con la debida diligencia sus procesos de gestión.

Selección y examen de antecedentes del PPPA

4.2 La CPPM debería contar con políticas y procedimientos internos comprobables y escritos para determinar la idoneidad de los miembros del PPPA. Debería poder aportar pruebas documentales que demuestren la idoneidad y eficacia de sus procedimientos de selección y gestión del personal, incluido, entre otras cosas, lo siguiente:

- .1 investigaciones de antecedentes penales;
- .2 comprobaciones del historial laboral;
- .3 investigaciones de antecedentes militares o policiales, según proceda;
- .4 registros de aptitud médica, física y mental del personal (incluidas las pruebas periódicas de consumo de drogas/alcohol);
- .5 sistema comprobable que garantice que el personal sigue siendo idóneo para las funciones que desempeña (procedimientos de examen continuo de antecedentes); y
- .6 registros de experiencia y certificación pertinentes respecto del porte y utilización de las armas de fuego y del equipo relacionado con la protección que se van a emplear, incluso en el entorno marítimo.

Formación del equipo de PPPA

4.3 La CPPM debería garantizar que el PPPA que emplea recibe y puede demostrar que ha recibido una formación suficiente y adecuada tanto a nivel individual como colectivo. Deberían mantenerse unos registros de tal formación que demuestren que el PPPA tiene la capacidad operacional necesaria, de conformidad con la sección 5 del presente documento. Por consiguiente, la CPPM debería poder aportar pruebas documentales de lo siguiente:

- .1 registros completos, detallados y auditables de formación, tanto de la formación inicial como de la de perfeccionamiento;
- .2 que el jefe del equipo tiene una experiencia comprobable del tipo de buque y la ruta particular prevista, así como de la protección marítima y la protección general;
- .3 que el personal está capacitado y cualificado de conformidad con las normas documentadas de la compañía respecto del uso adecuado de la fuerza, incluida la relación de mando y control entre el PPPA y el capitán del buque;
- .4 que el personal está capacitado y es competente con respecto al manejo de las armas de fuego, munición y otro equipo de protección conexo específicos utilizados en el buque;
- .5 que el PPPA recibe formación médica de conformidad con una norma internacional o nacional reconocida; y
- .6 que el personal recibe formación apropiada y/o información específica sobre el tipo de buque, la zona de operación de dicho buque y las repercusiones jurídicas/prácticas que podría tener esto para su despliegue, y las disposiciones del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) y las MPG.

Prescripciones sobre documentación

4.4 La CPPM debería disponer de sistemas para expedir documentación de identidad de protección, documentos de viaje, visados y todas las licencias pertinentes.

5 CONSIDERACIONES SOBRE EL DESPLIEGUE

5.1 En esta sección se abordan los aspectos específicos del despliegue de PPPA y las funciones de la CPPM para garantizar la eficacia y el éxito del despliegue, incluida las comunicaciones con el propietario del buque o el armador. El despliegue de PPPA variará en función del tipo de buque y los pormenores del viaje. No obstante, para demostrar un nivel mínimo de competencia, la CPPM debería poder cumplir las recomendaciones que figuran a continuación en la medida necesaria.

5.2 Además de las características habituales de un acuerdo contractual, el contrato entre la compañía naviera y la CPPM debería incluir los acuerdos concertados como resultado de las consideraciones del despliegue, entre las cuales se encuentran las que se mencionan a continuación.

5.3 Será necesario tener en cuenta y reflejar en la práctica operacional, caso por caso, las legislaciones y reglamentos nacionales aplicables (por ejemplo, Estado de abanderamiento, Estado rector del puerto y Estado ribereño) sobre el transporte, el porte, el almacenamiento, el embarque, el desembarque o el empleo de PPPA, armas de fuego y equipo relacionado con la protección.

Mejores prácticas de gestión

5.4 La experiencia, apoyada por los datos recopilados por las fuerzas navales, demuestra que la aplicación de las recomendaciones incluidas en la última versión de las MPG puede ser decisiva para impedir que el buque sea víctima de un ataque de piratas o de un robo a mano armada. Se recomienda que las MPG se apliquen en la zona de alto riesgo y en el corredor de tránsito recomendado internacionalmente y se consideren como la opción primera, mínima y preventiva. El equipo armado sólo debería considerarse como un suplemento de la implantación plena de las MPG, y en ningún modo como un sustituto de ellas.

Número de integrantes, composición y equipamiento de los equipos PPPA

5.5 El propietario/armador del buque debería deliberar y acordar con la CPPM contratante el número de integrantes, la composición y el equipamiento del equipo PPPA. La CPPM debería disponer de políticas y procedimientos para determinar el número de integrantes, la composición y el equipamiento del equipo PPPA, teniendo en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

- .1 evaluar las necesidades de protección de los buques, incluidos factores como la duración prevista del tránsito del buque, el tamaño y tipo del buque, su velocidad y francobordo, la evaluación de riesgos del propietario y las funciones acordadas del equipo. En el análisis debería indicarse el número mínimo de personas que debería integrar el equipo de protección, teniendo en cuenta la necesidad de una protección continua en caso de lesiones y enfermedad;
- .2 garantizar una jerarquía clara y una combinación apropiada de experiencias y conocimientos prácticos en el seno del equipo PPPA. El jefe del equipo debería estar capacitado para determinar la vulnerabilidad del buque y las evaluaciones de riesgos, y asesorar sobre las medidas de protección del buque. Se recomienda que al menos un miembro del equipo esté cualificado como médico del equipo;
- .3 garantizar que el PPPA disponga de un equipamiento adecuado, teniendo en cuenta la evaluación de riesgos del viaje y las deliberaciones entre el propietario del buque y la CPPM;
- .4 garantizar la provisión de las armas de fuego y capacidad adecuadas de conformidad con las prescripciones aplicables del Estado de abanderamiento relativas al tipo, porte y uso de armas de fuego por el PPPA. La elección de las armas de fuego debería vincularse a la necesidad y a las reglas del uso de la fuerza, acordadas entre el propietario del buque, la CPPM y el capitán;
- .5 dada la posibilidad de lesiones graves, garantizar la provisión de un equipo médico mejorado a bordo capaz de tratar heridas de bala. Debería tenerse en cuenta la posible falta de asistencia médica regional; y

- .6 garantizar que el PPPA esté equipado con un equipo adecuado (por ejemplo, cámaras de vídeo/dictáfonos digitales) para registrar y conservar las pruebas en caso de que se haga uso de la fuerza, en la medida de lo posible.

Mando y control

5.6 La CPPM debería disponer de una política y procedimientos para el mando y control del PPPA a bordo de los buques, y garantizar que el PPPA esté plenamente informado de dicha política y procedimientos. En particular, la política y los procedimientos deberían incluir:

- .1 una declaración clara de que en todo momento el capitán sigue asumiendo el mando y retiene la autoridad absoluta a bordo, y un procedimiento acordado para el caso de que el capitán no esté disponible;
- .2 una serie claramente documentada de procedimientos de gobierno específicos del buque y de la travesía, que, entre otras cosas, incluya los procedimientos para la realización de ejercicios y para sucesos reales;
- .3 una lista de cometidos, comportamiento previsto y documentación de las medidas adoptadas a bordo por el equipo PPPA; y
- .4 un flujo de información transparente en ambos sentidos y una coordinación y cooperación reconocibles entre el propietario del buque, el fletador, el PPPA, la CPPM y el capitán, los oficiales y la tripulación del buque durante todo el despliegue.

5.7 Tales políticas y procedimientos de mando y control podrían incluir, pero sin limitarse a la CPPM:

- .1 la comunicación periódica de evaluaciones actualizadas de las amenazas durante todo el periodo de servicio a bordo y el uso de esta información para sugerir, por ejemplo, enmiendas a la ruta propuesta;
- .2 la vigilancia de las actividades diarias del equipo PPPA de a bordo;
- .3 la disponibilidad de un plan de contingencias y respuesta para casos de emergencia las 24 horas del día que abarque todas las medidas previsibles; y
- .4 la notificación de observaciones por la oficina central sobre los requisitos relativos a la formación de la tripulación y el refuerzo del buque basándose en los informes recibidos de su equipo de a bordo.

Categoría asignada al PPPA

5.8 Los propietarios/armadores de buques deberían remitirse a las prescripciones nacionales aplicables del Estado de abanderamiento en relación con la categoría asignada al PPPA a bordo de sus buques. La CPPM debería garantizar que entiende esto en relación con sus contratos y que el PPPA comprende las repercusiones de la categoría asignada.

Gestión de las armas de fuego y las municiones desde el embarque hasta el desembarque

5.9 La CPPM debería garantizar que el equipo PPPA pueda demostrar una gestión responsable de las armas de fuego y municiones en todo momento.

5.10 La CPPM debería poder demostrar que ha examinado detenidamente y ha llevado a cabo lo siguiente, teniendo en cuenta debidamente lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.1408/Rev.1:

- .1 cumplimiento documentado de la legislación aplicable del Estado de abanderamiento, ribereño o rector del puerto que rige la provisión, el transporte, el porte, el almacenamiento y el uso de armas de fuego, municiones y equipo de protección desde el embarque hasta el desembarque, incluidos los puertos en los que el buque pueda hacer escala cuando el equipo PPPA esté a bordo. El PPPA debería poder demostrar que el inventario en su posesión se corresponde con todas las declaraciones documentadas, incluido el cumplimiento de todo permiso aplicable de exportación/importación;
- .2 provisión de los contenedores apropiados para armas de fuego, municiones y equipo de protección en el punto de transferencia al buque y desde éste, en pleno cumplimiento de la jurisdicción nacional y la legislación del Estado rector del puerto;
- .3 normas y procedimientos documentados para un inventario completo de todas las armas de fuego, municiones y equipo de protección disponibles al subir a bordo del buque (en el inventario deberían detallarse la marca, el modelo, el calibre, el número de serie y el certificado y la prueba de compra del usuario final de la compañía de todas las armas de fuego y accesorios, así como los pormenores del tipo y la cantidad de municiones);
- 4 procedimientos de control eficaces para estibar y desplegar a bordo las armas de fuego, las municiones y el equipo de protección por separado y en condiciones de seguridad;
- .5 definición clara y concertada de las zonas a bordo en las que se podrá o no llevar armas de fuego, junto con protocolos acordados sobre el estado de preparación de las armas (por ejemplo, descargada y sin cargador, con cargador y "asegurada") y en qué condiciones podría modificarse ese estado;
- .6 en el contrato de PPPA deberían indicarse de manera explícita las órdenes detalladas y puestas en práctica que rigen las condiciones en las que las armas de fuego pueden cargarse y prepararse para su utilización, a fin de garantizar el nivel de seguridad más alto y la máxima eficiencia operacional en caso de un suceso que requiera la utilización de armas de fuego a bordo del buque;
- .7 provisión de zonas seguras ("espacios de carga") para la carga y descarga de armas;

- .8 política detallada sobre la contabilidad de todas las municiones en el momento del embarque y el desembarque desde cada tránsito, que debería incluir la concordancia del inventario de las armas y municiones al embarcar y al desembarcar;
- .9 políticas y procedimientos detallados para ajustar la mira de las armas destinados a las personas que las lleven y tal vez tengan que utilizarlas durante el tránsito de la zona de alto riesgo; y
- .10 política y procedimientos detallados para el mantenimiento de rutina de las armas de fuego del PPPA y programa para la inspección y revisión formales de las armas por un armero cualificado al menos una vez al año.

Familiarización a bordo

5.11 La CPPM debería pedir al propietario del buque que le garantice que el capitán y la tripulación se han familiarizado con las funciones del equipo de protección PPPA de a bordo. La tripulación y el PPPA deberían llevar a cabo ejercicios durante el viaje, antes de entrar en la zona de alto riesgo, a fin de garantizar que todos los interesados comprenden sus funciones al adoptar las medidas preventivas contra la piratería y lo que se espera de ellos durante un suceso en el que el PPPA se despliegue y adopte medidas para hacer frente a un ataque de piratas contra el buque.

5.12 La CPPM debería garantizar, en consulta con el propietario del buque y el capitán (a reserva de toda prescripción adicional del Estado de abanderamiento), que el equipo de a bordo ha recibido, como mínimo, una formación de familiarización a bordo que incluya prescripciones de salvamento, seguridad y lucha contra incendios y protocolos de comunicación.

Uso de la fuerza

5.13 La CPPM debería reconocer que las leyes que rigen el uso de la fuerza pueden cambiar con el tiempo y en función del lugar. La legislación nacional, incluida la legislación penal, aplicable a un suceso a bordo de un buque que emplee PPPA será sobre todo la del Estado de abanderamiento. También puede incluir las leyes y reglas del Estado ribereño, del Estado rector del puerto y de otros Estados (véanse 1.1 y 3.3). El lugar del suceso y/o las nacionalidades del buque, las compañías y las personas implicadas, incluida la CPPM, el PPPA y otros, influirán en la determinación de la legislación aplicable.

5.14 La CPPM debería tener una política y unas orientaciones claras sobre el uso de la fuerza (véase 3.8), y debería facilitar al PPPA empleado por ella unas reglas específicas sobre la utilización de la fuerza que sean coherentes con las presentes orientaciones (reglas sobre el uso de la fuerza). Esas reglas deberían reflejar la legislación aplicable. Las reglas deberían examinarse y, de ser necesario, ajustarse periódicamente.

5.15 La CPPM también debería garantizar que el PPPA empleado por ella comprenda y cumpla plenamente la legislación aplicable sobre el uso de la fuerza. En particular, debería garantizar que el PPPA comprende:

- .1 que debería actuar de conformidad con esas leyes aplicables, teniendo en cuenta que sus funciones con respecto a lo antedicho son exclusivamente la protección de la vida de las personas a bordo y el buque contra ataques de piratas armados;

- .2 que deberían adoptarse todas las medidas razonables para evitar el uso de la fuerza, y si se recurre a él, el uso de la fuerza debería formar parte de un plan de lucha progresivo que incluya, en particular, la implantación estricta de la última versión de las MPG;
- .3 que el uso de la fuerza debería limitarse a lo estrictamente necesario y razonable en las circunstancias y que deberían adoptarse precauciones para reducir al mínimo los daños y las lesiones y para respetar y proteger la vida humana; y
- .4 que el PPPA sólo debería utilizar armas de fuego contra otras personas en defensa propia o en defensa de otras personas.

5.16 Todas las partes interesadas, incluidos el propietario del buque, el capitán del buque y la CPPM, deberían documentar y firmar antes del embarque un plan de lucha progresivo acordado sobre el uso de la fuerza, que incluya procedimientos de advertencia. Este plan debería incluir una descripción de las funciones del capitán y del jefe del equipo PPPA.

5.17 La CPPM, en consulta con el propietario del buque, debería garantizar:

- .1 que las reglas sobre el uso de la fuerza se han explicado tanto al capitán como al equipo PPPA;
- .2 que el capitán y el equipo PPPA comprenden y aceptan las condiciones que determinan cuándo, cómo y quién decide invocar las reglas sobre el uso de la fuerza; y
- .3 que el capitán y el equipo PPPA firman un compromiso de que han leído y comprendido las reglas sobre el uso de la fuerza.

Notificación y mantenimiento de registros

5.18 La CPPM debería garantizar que el jefe del equipo PPPA mantenga un registro de cada suceso en el que se hayan desplegado armas de fuego, que deberá ser reconocido por el capitán. Debería dejarse constancia de tales sucesos con detalle en un informe de piratería. También debería registrarse cada caso en el que se haya descargado un arma por alguna razón que no sea en defensa propia, por ejemplo, formación o descarga accidental.

5.19 La CPPM debería garantizar que el jefe del equipo PPPA elabore un informe escrito formal de cada suceso en el que se haya recurrido al uso de la fuerza, destinado al propietario/armador del buque, que sea reconocido por el capitán. Ese informe podrá incluir lo siguiente:

- .1 hora y lugar del suceso;
- .2 pormenores de los acontecimientos que dieron lugar al suceso;
- .3 declaraciones por escrito de las personas involucradas en el suceso que formen parte del equipo PPPA;
- .4 lesiones y/o daños materiales sufridos;

- .5 lecciones extraídas del suceso y, cuando proceda, procedimientos recomendados para prevenir otros similares; y
- .6 documentación sobre todas las pruebas, incluidas las pruebas de drogas o alcohol, llevadas a cabo durante la investigación del suceso.

5.20 El informe escrito mencionado en 5.19 podrá acompañarse de toda grabación de vídeo o fotografía disponible.
