Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

(23)

REPUBLICA ARGENTINA

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

GUERRA ENTRE ESTADOS UNIDOS Y LOS PAISES DEL " EJE "

Expediente 23 T O M O XVII **Año** 1943

TERCERA REUNION DE CANCILLERES EN
RIO DE JANEIRO

COMITE CONSULTIVO DE EMERGENCIA PARA LA DEFENSA
POLITICA DEL CONTINENTE

RESOLUCION XXI

PROTECCION DE ZONAS Y SERVISCIOS PORTUARIOS
(11 de junio)

FORM. 64 572757 - P

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

INDICE

FORM. 149

FOLIO	FECHA	Nº	PROCEDENCIA	OBJETO

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Guerra 88.14 (A) Países Ejes
E/p.23.T. (XVII)

COMITÉ CONSULTIVO
DE EMERGENCIA
PARA LA DEFENSA POLÍTICA
MONTEVIDEO

DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
13 JUL. 1943
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS POLÍTICOS (AMÉRICA)

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 1

Montevideo, 1º de Julio de 1943.

XXI

De mi más distinguida consideración:

Tengo el honor de trasmitir a V.E. el texto de la Resolución XXI del Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política, aprobada en sesión de 11 de Junio ppdo., sobre "Protección de Zonas y Servicios Portuarios".

Al mismo tiempo, me permito remitir a V.E. varios ejemplares del folleto titulado "Recomendaciones y Sugestiones para la Protección de Zonas y Servicios Portuarios", cuya distribución entre los funcionarios públicos o empleados particulares que intervengan de algún modo en el tráfico marítimo, aconseja la mencionada Resolución XXI.

Me permito finalmente solicitar a V.E. que tenga a bien trasmitir a este Comité todas las medidas en vigencia sobre los puntos relacionados con la citada Resolución XXI o las que sean adoptadas para darle efectividad, a fin de que este organismo pueda preparar el informe periódico reglamentario sobre el estado de las recomendaciones del Comité.

Reitero al Excmo. Señor Ministro las expresiones de mi más distinguida consideración,

Alberto Guani
Presidente

Bue///

Al Excelentísimo Señor Ministro
de Relaciones Exteriores y Culto de la Argentina,
Vice-Almirante D. Segundo R. Storni
Buenos Aires.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

///nos Aires, julio 27 de 1943.

Acúsese recibo en los términos acordados.

MINIS
RELACION IRES
27 JUL 1943
Direcc on
General Asuntos Politicos

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES * FOLIO 9

Buenos Aires, julio 27 de 1943.

D. A. P.
U.I.

XXI

Señor Presidente:

Tengo el honor de dirigirme a V.E. para acusar recibo de la comunicación de ese Comité, de 1° de julio último, con la que remite copia de la Resolución XXI relativa a "Protección de Zonas y Servicios Portuarios".

Me es grato expresar a V.E. que, en oportunidad, le será remitida la información solicitada respecto a la mencionada Resolución.

Saludo a V.E. con atenta consideración.

MINISTERIO RELACIONES EXTERIORES
27 JUL 1943
Dirección General Asuntos Políticos

SEGUNDO R. STORNI
MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

A S.E. el Señor Presidente del Comité Consultivo de Emergencia
para la Defensa Político, Dr. Alberto Guani.
MONTEVIDEO.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO

COMITE
CONSULTIVO DE EMERGENCIA PARA LA DEFENSA POLITICA

RECOMENDACIONES Y SUGESTIONES SOBRE PROTECCION DE ZONAS Y SERVICIOS PORTUARIOS

MONTEVIDEO
1943

IMPRESORES: A. MONTEVERDE & CIA.
PALACIO DEL LIBRO - 25 DE MAYO 577

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

FOLIO 5

RESOLUCION

SOBRE
PROTECCIÓN DE ZONAS Y SERVICIOS PORTUARIOS

Aprobada por el Comité: 11 de junio de 1943.

Trasmitida a los Gobiernos: 1º de julio de 1943.

CONSIDERANDO:

A. Que la Tercera Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas, en su Resolución XVII y en el Memorándum anexo a la misma, recomendó unánimemente que dichas Repúblicas previnieran y evitaran actos de sabotaje y de espionaje, tomando amplias medidas para proteger y resguardar las zonas e instalaciones portuarias vitales, y encargó asimismo al Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política que estudiara y coordinara las medidas recomendadas en dicha Resolución;

B. Que el Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política recomendó, en su Resolución sobre "Protección de Barcos e Instalaciones Portuarias", aprobada el 26 de junio de 1942, que se tomen ciertas medidas para salvaguardar las zonas marítimas e instalaciones y servicios portuarios a efecto de prevenir actividades de espionaje y la transmisión de informaciones vitales.

C. Que, con el fin de dar cabal y eficaz cumplimiento a la labor que le confió la Tercera Reunión de Consulta, el Comité ha prestado particular atención a varios problemas relacionados con la seguridad de puertos, y ha preparado un folleto titulado "Recomendaciones y Sugestiones sobre la Protección de Zonas y Servicios Portuarios", consagrado a los problemas de la determinación y protección de zonas de contralor, fiscalización de personas dentro de tales zonas, prevención de espionaje y protección de instalaciones portuarias contra daños de cualquier índole, así como a lo relativo con la organización y el personal para llevar a efecto las medidas del caso,

EL COMITÉ CONSULTIVO DE EMERGENCIA
PARA LA DEFENSA POLÍTICA

RESUELVE:

1. — Remitir a cada uno de los Gobiernos de las Repúblicas Americanas, ejemplares del folleto titulado "Recomendaciones y Sugestiones sobre Protección de Zonas y Servicios Portuarios".

2. — Instar a los Gobiernos de las Repúblicas Americanas a que dispongan la distribución inmediata de ejemplares de dicho folleto entre todos los funcionarios públicos cuyas atribuciones tengan relación con la seguridad de los puertos, así como entre los empleados de compañías particulares que intervengan de algún modo en el tráfico marítimo, y a que expidan las instrucciones pertinentes sobre la aplicación de las recomendaciones insertas en el folleto mencionado, que puedan llevarse a cabo dentro de los cuadros administrativos existentes y mediante la utilización de los poderes y jurisdicción actuales.

3. — Recomendar a los Gobiernos de las Repúblicas Americanas, después del estudio y consideración del folleto citado, la adopción de las medidas legislativas y administrativas necesarias para llevar a cabo las recomendaciones contenidas en dicho folleto que todavía no estén en vigor, a fin de que sus sistemas de seguridad marítima y portuaria puedan alcanzar el más alto nivel de eficiencia.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO 6

CAPÍTULO I

PLAN Y OBJETIVOS GENERALES

Tiene particular importancia en el momento presente, mantener facilidades adecuadas para el transporte marítimo entre las Repúblicas Américanas. Los efectos perjudiciales de la destrucción o del daño a los barcos y a las instalaciones portuarias, tanto para las actividades militares como para la economía de todas las Repúblics Americanas, hacen necesarias la adopción de todas las medidas de protección y de prevención apropiadas para que el tráfico marítimo interamericano continúe con la mayor seguridad, regularidad y rapidez posibles y con la máxima utilización del tonelaje disponible.

Es bien sabido que las potencias del Eje han realizado esfuerzos continuos para desorganizar y destruir el tráfico marítimo entre las Repúblicas Americanas mediante ataques militares y navales y actividades subversivas, y es razonable temer que, a medida que sigan encontrándose en crecientes dificultades de orden militar, realicen un esfuerzo mayor, por medio del espionaje y del sabotaje, para entorpecer dicho tráfico, causando daños o destrucciones de cargamentos, barcos, muelles y otras instalaciones portuarias, y provocando demoras en el movimiento de los barcos.

Las Repúblicas Americanas, reconociendo estos peligros, resultantes de la emergencia presente, han adoptado, en los puertos de todo el Hemisferio, numerosas medidas para asegurar la protección de los barcos atracados, de los muelles y de las instalaciones y servicios portuarios, aunque la extensión y la efectividad de esas medidas, difieran en cada puerto y en cada país.

A pesar de que mucho se ha hecho ya, no es bastante para elevar a un mayor nivel de eficiencia los sistemas de seguridad portuaria en las Repúblicas Americanas.

Es propósito de este folleto, por consiguiente, presentar un plan práctico de protección de instalaciones y servicios portuarios que pueda ser usado como base para mejorar y complementar las medidas en vigor en los puertos de todo el Hemisferio, con el fin de obtener una mayor eficiencia, uniformidad y coordinación en la materia, tanto del punto de vista nacional como internacional.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Las sugestiones y recomendaciones en él contenidas, han sido extraídas de las mejores fuentes de información de que dispone éste Comité, sobre las prácticas existentes y la experiencia a que se ha llegado en América en los puntos relativos a la seguridad portuaria. Se incluyen recomendaciones acerca del establecimiento de zonas de seguridad y reglas para el contralor de personas dentro de las mismas; sobre el establecimiento de sistemas de identificación y de permisos, sobre precauciones a adoptarse para la prevención de incendios, manejo de explosivos y salvaguardia de la información del movimiento marítimo, así como sugestiones acerca de la organización y personal necesarios para la protección de instalaciones y servicios portuarios.

El folleto, por lo tanto, versa necesariamente sobre muchos temas que han sido ya considerados por los distintos gobiernos en conexión con la administración de puertos y, evidentemente, contiene recomendaciones que están en vigor, en todo o en parte, en ciertos países del Hemisferio.

Algunas de las recomendaciones conciernen fundamentalmente con problemas que corresponden a la jurisdicción de los gobiernos nacionales, muchos son procedimientos que pueden ser llevados a cabo por los funcionarios locales que están al frente de cada puerto mediante la utilización de sus poderes y su jurisdicción actual y otros deben depender, necesariamente, de la responsabilidad directa de propietarios particulares o sus representantes, encargados de los barcos y servicios e instalaciones portuarias.

El folleto constituye en parte una prolongación de la Resolución del Comité de 26 de junio de 1942, sobre "Protección de barcos e instalaciones portuarias", y está también, directamente vinculado a algunas de las restantes Resoluciones del Comité, que es conveniente tener en cuenta en esta materia.

La Resolución del Comité sobre "Protección Interamericana contra el sabotaje", aprobada el 15 de octubre de 1942, señaló algunas directivas amplias de defensa contra esta forma de actividades subversivas. Dos resoluciones del Comité sobre actividades de espionaje, la de Comunicaciones Clandestinas de Radio, de 11 de setiembre de 1942, y la de Censura de Comunicaciones Internacionales, de 9 de febrero de 1943, son extremadamente importantes para salvaguardar el transporte marítimo del ataque y del sabotaje. Además, la Resolución de 28 de julio de 1942 sobre Abastecimiento de Submarinos Totalitarios en las costas de América, recomienda medidas que son esenciales para la formulación de un programa completo de seguridad del tráfico marítimo interamericano. Estas cuatro Resoluciones, por consiguiente, deben ser consideradas como parte integrante del detallado plan de seguridad marítima que aquí se recomienda.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO

Capítulo II. — El Capítulo II presenta sugestiones muy detalladas para el establecimiento de una organización de seguridad portuaria y recomienda que se invista de la responsabilidad y de la autoridad necesarias para la protección de los barcos surtos en los puertos, de las bahías e instalaciones portuarias, a una Administración de Seguridad Portuaria, presidida por un Director Nacional, con una organización apropiada dotada de ramificaciones regionales y locales, con poderes y personal adecuados para el desempeño de sus funciones, y que mantenga relaciones coordinadas con otras agencias gubernamentales.

El Comité comprende muy bien, que la forma exacta de organización a adoptarse dependerá, en gran medida, de la naturaleza y funciones de las organizaciones que ya están actuando satisfactoriamente en cada país. Las Recomendaciones del Capítulo II pueden resultar innecesariamente detalladas para los requerimientos de algunas de las Repúblicas Americanas. Tendrán, por consiguiente, que ser modificadas al adoptarlas, de acuerdo con las exigencias de la situación y ajustadas al radio de acción ya establecidos por cada Gobierno, a fin de que los resultados deseados puedan obtenerse con un mínimo de alteración en la actual organización administrativa.

Sin embargo, aunque ciertos detalles de las Recomendaciones en el Capítulo II pueden ser considerados como no adaptables a las condiciones locales en algún caso, los puntos fundamentales que se desea destacar son: la necesidad de la centralización de autoridad y la atribución clara y definida de responsabilidades en materia de seguridad porturia y, finalmente, el establecimiento de una estrecha relación y coordinación con otras dependencias gubernamentales o privadas, cuyas tareas tengan atinencia con el mantenimiento de la seguridad portuaria.

Capítulo III. — A fin de que todas las instalaciones marítimas vitales puedan estar amparadas por la protección necesaria y que se pueda establecer un contralor sistematizado y regular de los puertos, es deseable que se fijen determinadas áreas portuarias en las costas, bahías y en ciertas regiones costeras, declarándolas zonas de seguridad, dentro de las cuales se ejercerá un estricto contralor y vigilancia de todas las personas, adoptándose las medidas regulatorias y prohibitivas necesarias.

El Capítulo III contiene Recomendaciones acerca del establecimiento de estas zonas, así como sugestiones generales para el contralor dentro de ellas del movimiento de personas, vehículos, barcos y aviones, y la restricción de la posesión de algunos materiales, tales como municiones, gasolina, etc.

Es preciso que se preste el cuidado más detenido, en virtud de altas consideraciones de seguridad, a la determinación de las zonas de Segu-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

ridad Portuarias, a fin de que no se omita ninguna área realmente vital de las comprendidas en dichas zonas.

El mismo cuidado debe tenerse en la promulgación y aplicación de las medidas restrictivas y preventivas recomendadas para tales zonas y sólo la necesidad de una rápida y eficiente salida de barcos permitirá atemperar la inconveniencia o dificultad de dichas reglamentaciones.

CAPÍTULO IV. — El Capítulo IV recomienda en detalle un sistema completo de identificación de todas las personas que se encuentren en esas zonas de contralor y, además, el establecimiento de un sistema de permisos que sería administrado preferentemente por las autoridades gubernamentales. Sólo por excepción y siempre bajo el contralor estricto del Prefecto del Puerto podría permitirse que el sistema de permisos fuera administrado por los propietarios y encargados de las compañías privadas para el acceso a los barcos, así como a las instalaciones protuarias más importantes.

El Comité cree que únicamente por la adopción de estos procedimientos, que permitirían el contralor y supervisión de todos los individuos que se introduzcan en esas zonas y mediante la concesión de facultades al Prefecto del Puerto para rechazar o expulsar a todas las personas sospechosas, podrá asegurarse la protección portuaria. Nada más eficaz para ello, que impedir la entrada o presencia continua de personas que se sabe o se sospecha son peligrosas para la seguridad del puerto y, en general, prohibir a todo individuo, sin atención a su identidad, entrar o quedarse en los barcos o las instalaciones portuarias más importantes, a menos que tenga razones legítimas para estar allí en ese momento.

Los contralores recomendados en este Capítulo deben ser considerados como básicos para un plan completo de seguridad portuaria. A pesar del hecho de que ciertas recomendaciones para el funcionamiento de los sitemas de identificación y de permisos pueden parecer complicados, ellas se basan en experiencias que han sido llevadas a cabo con éxito y en prácticas recientes que han demostrado ser de una aplicación relativamente simple.

La importancia del establecimiento de estos minuciosos sistemas preventivos nunca será suficientemente recalcada.

CAPÍTULO V. — El Capítulo V recomienda ciertas precauciones adicionales destinadas a constituir una salvaguardia adecuada de la integridad y eficaz funcionamiento de los barcos surtos en los puertos y de las instalaciones, protegiéndolos del sabotaje, el espionaje, el descuido y la negligencia. Tienen que ver con la prevención y la defensa contra incendios, medidas de precaución para el manejo de explosivos, previsión de obscurecimientos, rápida partida de barcos y contralor de la información marítima.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES POLIO

Es obvio que el mantenimiento de la mayor eficiencia en el transporte. lo que comprende la rápida y completa utilización de todo el tonelaje disponible, es tan importante para el tráfico interamericano, como la protección de la seguridad de las instalaciones y transportes marítimos. La destrucción, el daño o la demora, provocados por el descuido, la negligencia o la incapacidad, son tan peligrosos para el tráfico marítimo como la destrucción, el daño o la demora provocados deliberadamente por actividades subversivas, siendo muy a menudo difícil distinguir aquellos de estos últimos.

Por consiguiente, a pesar del hecho de que un gran número de medidas de seguridad destinadas a proteger a los barcos e instalaciones portuarias, contra lo que puede llamarse riesgos ordinarios, han sido ya adoptadas en los distintos puertos del Hemisferio, es deseable que, en vista de los grandes riesgos que depara la presente emergencia, esas medidas vuelvan a examinarse a la luz de las recomendaciones contenidas en este Capítulo, a fin de que se adopten todas las precauciones adicionales que requieren las circunstancias actuales.

CAPÍTULO VI. — El Capítulo VI contiene sugestiones para el empleo del personal destinado a efectuar esta policía. La aplicación eficaz de las distintas medidas de seguridad portuaria que se recomiendan en los capítulos anteriores dependen, necesariamente, y en gran medida, de la idoneidad, lealtad y eficiencia del personal empleado para hacerlas efectivas.

Es obvio que el buen éxito de los sistemas mejor planeados de seguridad portuaria, puede en un grado muy importante ser viciado por una administración venal o incompetente. Las recomendaciones de este Capítulo, por consiguiente, se refieren a la selección, adiestramiento y deberes de los guardias, vigilantes, inspectores, patrullas y todo el personal empleado en el mantenimiento de la seguridad portuaria. La importancia de una instrucción y adiestramiento adecuados del personal, particularmente de quienes ejerzan autoridad y a quienes se asignen mayores responsabilidades, debe ser especialmente señalada.

No se puede confiar exclusivamente en el número para organizar la protección, si el personal es ignorante o mal adiestrado.

Las sugestiones de este Capítulo se destinan, no sólo a las organizaciones portuarias oficiales, sino también a los propietarios o encargados de barcos e instalaciones portuarias, desde que la tarea inmediata de protección de esos barcos e instalaciones, recae en ellos y la responsabilidad de la seguridad portuaria es compartida por esos particulares y por los Gobiernos.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 9

CAPÍTULO II

INDICACIONES PARA LA ORGANIZACIÓN DE LA PROTECCIÓN PORTUARIA

Como ya ha sido señalado en el capítulo I, la forma de organización a adoptarse, con el fin de proteger las instalaciones y servicios portuarios de las Repúblicas Americanas contra actividades subversivas, dependerá en mucho de la naturaleza y funciones de las organizaciones que ya estén actuando de manera satisfactoria en cada país.

Por consiguiente, las recomendaciones contenidas en este capítulo han sido redactadas en términos generales y deberán ser modificadas a los efectos de su aplicación en los distintos países.

A. ORGANIZACIÓN NACIONAL

1. Autoridad.

Se recomienda que cada República establezca una Administración Nacional de Seguridad Portuaria, encargada de la protección de los bubuques, aguas portuarias, muelles y otros servicios e instalaciones portuarias, contra la destrucción, pérdida, daño u obstrucción que provenga de algún accidente, negligencia, sabotaje u otros actos subversivos.

Es muy conveniente, desde el punto de vista administrativo, que cada país centralice en una sola dependencia del Gobierno, la autoridad responsable de la seguridad del Puerto, pudiéndose confiar a una rama de la Policía de Costas, o a otra dependencia del Ministerio de Marina, la protección de la costa contra cualquier ataque. De esta manera será posible que un solo Ministerio del Gobierno tenga a su cargo la seguridad de todo el litoral contra ataques, actos de espionaje y de sabotaje.

En caso de que todos los problemas atinentes a la seguridad portuaria no quedaran debidamente comprendidos en la jurisdicción de la Administración de Seguridad Portuaria, sería conveniente ampliarla, incluyendo no solamente la defensa de los puertos, sino también la protección de todo o parte del litoral adyacente e islas vecinas.

Las playas apartadas, ensenadas, desembocaduras de ríos e islas vecinas, son puntos peligrosos para la seguridad nacional, que no deben

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

descuidarse. En cierta forma, el hecho de que las personas que habitan en esas zonas apartadas no estén muy al tanto de los asuntos internacionales contribuye a exponerlas a la actividad y propaganda del Eje. Además, las dificultades que la vigilancia y contralor de esas zonas apartadas ofrece, facilita la tarea de los agentes totalitarios.

Existe en esas zonas el grandísimo peligro de un contacto directo de los submarinos y embarcaciones de superficie del Eje, a fin de reabastecerse de combustibles, volverse a armar, aprovisionarse, conseguir pequeñas piezas de repuestos, llevar a cabo pequeñas reparaciones, trasladar a agentes del Eje, darles y recibir instrucciones o informaciones de los mismos. Existe también el riesgo de un contacto indirecto con la costa por medio del empleo de embarcaciones menores, canoas y balsas, y el envío de informaciones por intermedio de alguna radio clandestina, señales de luces, reflectores y otras señales.

2. Director y ayudantes.

La Administración Nacional de Seguridad Portuaria estará a cargo de un Director de Seguridad Portuaria, con amplios poderes para dictar cualesquiera reglamentos, órdenes o instrucciones que fueran necesarios para llevar a cabo sus cometidos.

Se asegurará el cumplimiento de los reglamentos, órdenes e instrucciones mediante el establecimiento de sanciones penales adecuadas.

Puede resultar conveniente en muchos países, que el Director de Seguridad Portuaria sea secundado por un grupo de funcionarios responsables ante el mismo.

Si a la Administración de Seguridad Portuaria se le concediera jurisdicción sobre el litoral, así como sobre los puertos, todo el litoral debería dividirse en una serie de distritos contiguos, cuya extensión y límites variarán de acuerdo con la geografía de cada país.

El punto céntrico de cada distrito de defensa deberá ser un puerto importante, pero la jurisdicción del funcionario encargado del distrito se extenderá al litoral adyacente, incluyéndose en éste las zonas apartadas hasta los límites del distrito contiguo.

En los países que posean un extenso litoral y puertos numerosos, será conveniente establecer un sistema de distritos de defensa, aún en el caso de que la protección de las zonas del litoral, con excepción de los puertos, esté confiada a alguna otra organización que no sea la Administración de Seguridad Portuaria.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 10

3. Coordinación.

Al planear la organización de la Administración de Seguridad Portuaria, deberá prestarse rigurosa atención a los procedimientos que permitan obtener una eficiente coordinación de su labor, con otras dependencias afines del Gobierno, tales como la Aduana, el Servicio de Inmigración, Correos, Censura, Policía Nacional y distintas dependencias de los Gobiernos Municipales y autoridades regionales.

Para la adecuada protección de las zonas terrestres del puerto, es de capital importancia delimitar las respectivas esferas de autoridad, a fin de evitar los posibles conflictos de atribuciones entre la organización de defensa portuaria y las demás competentes en la zona. La Policía terrestre, generalmente deberá tener a su cargo la protección de los servicios terrestres, mientras que los marítimos estarán bajo la responsabilidad de las autoridades portuarias, pero, en asuntos relacionados con la defensa del puerto, la autoridad de la Administración de Seguridad Portuaria deberá ser preponderante.

B. ADMINISTRACIÓN LOCAL

1. Prefecto del Puerto.

En cada puerto importante del país, las medidas de administración de defensa portuaria deberán estar a cargo de un Prefecto del Puerto.

En la mayoría de los casos, sería de desear que el Prefecto del Puerto fuera un Oficial Naval. No obstante, se pueden conseguir resultados igualmente satisfactorios con funcionarios civiles que posean las condiciones requeridas.

Si el cargo de Prefecto del Puerto existiera ya con otras finalidades y no fuera conveniente asignarle a éste cometidos adicionales, debería designarse un nuevo oficial local con el título de Administrador de la Seguridad Portuaria.

El Prefecto del Puerto (o el Administrador de la Seguridad Portuaria) deberá ser responsable ante el Administrador del Distrito o ante el Director Nacional de Seguridad Portuaria, según sea la organización de la Administración de Seguridad Portuaria.

2. Jurisdicción.

La Jurisdicción del Prefecto del Puerto puede ser limitada a un solo puerto principal, o incluir aquellos puertos de menor importancia, situa-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

dos en las proximidades y cuya defensa también pueda ser dirigida convenientemente por él.

Si un Prefecto del Puerto tuviera jurisdicción sobre varios puertos, sería conveniente designar Sub-Prefectos que se hagan cargo de los problemas locales de los puertos de importancia secundaria. Puede ser conveniente, además, en los países que poseen litoral reducido y pocos puertos, que la jurisdicción del Prefecto del Puerto incluya las zonas costeras adyacentes y las islas vecinas, y que se sustituya a los funcionarios encargados de cada distrito por Prefectos de Puerto, a fin de simplificar la estructura administrativa.

3. Funciones.

El Prefecto del Puerto será el funcionario encargado de llevar a cabo, dentro de su jurisdicción, los planes de acción y reglamentos que dicte el Director de Seguridad Portuaria.

Serán funciones del Prefecto del Puerto, entre otras, dar cumplimiento a las leyes nacionales referentes al embarque, contralor de fondeaderos y movimientos de buques, y formular los reglamentos especiales apropiados para circunstancias extraordinarias.

Además, el Prefecto del Puerto tendrá a su cargo la aplicación de las distintas medidas tratadas en los siguientes capítulos sobre la protección del puerto, buques, muelles y otros servicios e instalaciones portuarias, contra sabotaje y accidentes ocasionados por negligencia; sobre contralor del manejo de explosivos y otras cargas peligrosas, y sobre la administración de la zona de seguridad portuaria y sistemas de identificación y otras medidas de seguridad.

Al Prefecto del Puerto se le deberá otorgar amplias facultades para llevar a cabo sus cometidos. Entre ellas deberá incluirse la de expedir reglamentos locales, siempre que fueran necesarios para la seguridad de los puertos y zonas costeras sometidas a su jurisdicción.

Por ejemplo, las condiciones no satisfactorias del servicio del muelle u otros servicios portuarios, pueden ser ocasionados por falta de una buena vigilancia, por iluminación inadecuada, peligro de incendio, deficiencias en los medios de protección contra incendios, maquinarias poco seguras, sin reparar o en desuso, tumultos internos o causas similares. Siempre que el Prefecto del Puerto considere que tales condiciones ponen en peligro la seguridad de los buques o de las instalaciones portuarias, deberá tener facultades para prohibir el uso de ese muelle o del respectivo servicio portuario, y ordenar el retiro de cualquier nave allí amarrada así como de toda persona que allí se encuentre cualquiera sea su relación con el servicio y de los materiales o equipos depositados.

Se deberá proporcionar al Prefecto del Puerto el personal necesario para llevar a cabo sus cometidos. El número de personas que necesite, como es natural, variará de acuerdo a la extensión de los mismos.

4. Comité Coordinador.

Además, es conveniente organizar un Comité de representantes de todas las agencias públicas y privadas, relacionadas directamente con la seguridad portuaria, a fin de ayudar y aconsejar al Prefecto del Puerto, especialmente en vista de que, en muchos casos, será preciso delegar la autoridad y responsabilidad necesarias para el cumplimiento de las medidas de seguridad en los propietarios privados y los encargados, los cuales estarán solamente sujetos a la supervisión y aprobación general del Prefecto del Puerto.

Este Comité puede prestar mucha ayuda al utilizar los servicios de varias organizaciones representadas por sus miembros, a fin de conseguir la mayor cooperación posible para el cumplimiento del programa general de defensa portuaria. El funcionamiento de este Comité deberá, en todo momento, estar sometido a la autoridad superior del Prefecto del Puerto.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES CULTO 12

CAPÍTULO III

ZONAS DE SEGURIDAD Y REGLAMENTOS

A fin de organizar en forma sistemática la protección del puerto y de las zonas costeras adyacentes en los casos mencionados en el Capítulo II, es conveniente establecer "Zonas de Seguridad" de la manera siguiente: (1) Zonas portuarias en la costa; (2) aguas portuarias; (3) zonas costeras. Deberán adoptarse, con fines de seguridad, reglamentos apropiados para el contralor de personas dentro de dichas zonas.

A. — ZONAS PORTUARIAS EN LA COSTA

1. Zonas de Contralor.

El Prefecto del Puerto determinará ciertas zonas terrestres dentro de las cuales deberá contralorearse, por motivos de seguridad el movimiento de personas y vehículos.

En general, estas zonas deberán comprender todas las tierras ribereñas del puerto, incluyendo muelles, dársenas, embarcaderos, buques amarrados, diques secos y astilleros, talleres, fábricas y depósitos adyacentes.

En ciertos casos puede ser conveniente extender estas zonas en forma de una circunferencia que rodee las instalaciones enunciadas más arriba.

2. Acceso.

Se deberá solicitar a los propietarios y encargados de las instalaciones que estén en las zonas mencionadas, que las rodeen de la mejor manera posible con cercos u otros obstáculos, de modo tal que el acceso desde tierra sea sólo posible a través de un número limitado de entradas, cada una de las cuales deberá ser custodiada por un vigilante o inspector.

Se deberá contralorear rigurosamente el acceso desde el mar a dichas zona, mediante una inspección y una vigilancia coordinadas a cargo de guardianes de tierra y de patrullas marítimas.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

3. Entrada.

Se deberá reglamentar rigurosamente la entrada — tanto por vía marítima como por vía terrestre — de toda persona que pretenda introducirse en las zonas de contralor que acaban de mencionarse.

El ideal sería que toda persona que pretenda entrar sea sometida a una investigación a fin de impedir la entrada de cualquier individuo peligroso para la seguridad del puerto o para la seguridad nacional. Sin embargo, dicha investigación no podría realizarse adecuadamente en la mayoría de los casos, en el propio lugar de entrada y en el momento en que una persona pretendiera ser admitida en la zona.

En su lugar, y como un sucedáneo de orden práctico, se propone identificar debidamente a toda persona admitida a dicha zona. Se propone un procedimiento de identificación en el capítulo 4º de este folleto.

Además, la admisión a los buques o a los servicios portuarios de importancia deberá ser restringida por medio de un sistema de pases o permisos tal como se recomienda en el capítulo referido.

No deberá permitirse a ninguna embarcación auxiliar del puerto que se aproxime a los muelles o buques amarrados, salvo para operaciones autorizadas, ni que permanezca al costado del buque por más tiempo que el requerido para su trabajo.

4. Reglamentos adicionales.

Se deberá facultar al Prefecto del Puerto para que dicte y haga cumplir los reglamentos locales adicionales indispensables para la seguridad de los buques e instalaciones portuarias en las zonas sometidas a contralor.

Se deberá prohibir terminantemente que en los alrededores de las zonas contraloreadas vague o deambule cualquier persona, esté o no contratada en actividades marítimas.

Además, deberá prohibirse terminantemente que quienes no sean guardias, vigilantes, inspectores u otras personas debidamente autorizadas por el Prefecto del Puerto, porten armas de fuego u otros instrumentos peligrosos.

B. — AGUAS PORTUARIAS

1. Contralor del Tráfico.

El Prefecto del Puerto, ajustándose a los reglamentos generales del Director General, deberá estar autorizado para contralorear todo tráfico en las aguas portuarias.

Dicho contralor es necesario, no solamente para impedir la aglomeración y los accidentes marítimos; sino también para custodiar los buques e instalaciones portuarias, impidiendo la aproximación por mar no autorizada.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO 13

En cada puerto, el Prefecto deberá designar sitios para fondeaderos, a fin de impedir la aglomeración y acelerar las operaciones de carga y descarga. Al designar fondeaderos se deberán tener en cuenta las exigencias de seguridad, conjuntamente con las consideraciones de conveniencia.

2. Permisos para los barcos.

El Director de Seguridad Portuaria deberá expedir una reglamentación general disponiendo que ningún barco pueda entrar, o realizar maniobras en aguas portuarias, o salir de ellas, sin un permiso del Prefecto del Puerto que lo habilite para efectuar tales operaciones.

En aguas que no tengan importancia estratégica, y en las cuales no se hallare ningún servicio importante, el Prefecto del Puerto deberá estar autorizado para expedir un permiso general a las embarcaciones auxiliares del Puerto, pequeños barcos locales, etc.

Los permisos generales, en aguas que tengan importancia estratégica o en zonas donde estén ubicados servicios importantes, deberán expedirse después de haberse identificado el propietario y todo su personal y haber dado pruebas satisfactorias de su lealtad a la defensa nacional y continental, de acuerdo con las indicaciones del Capítulo IV.

Deberá limitarse ese permiso general de manera que ningún barco opere en las aguas sometidas a contralor, sin un permiso adicional para cada operación determinada.

Deberá exigirse a toda embarcación auxiliar que ostente sus señales de individualización durante toda su permanencia en aguas portuarias.

3. Aguas sometidas a contralor.

Se someterá a contralor todas las aguas que circunden a los barcos anclados, fondeaderos especiales, fábricas de importancia vital, instalaciones militares y navales, puentes y represas y servicios similares que requieran la mayor protección posible.

No se autorizará que ningún barco opere en estas aguas sin un permiso especial expedido por el Prefecto del Puerto. Para conceder dicho permiso especial, será necesario tener muy en cuenta, en cada caso, las condiciones de seguridad respectiva.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

4. Patrulla marítima.

El cometido principal del Prefecto del Puerto deberá consistir siempre en asegurar la protección por mar de los buques y servicios portuarios. Se mantendrá una patrulla marítima permanente para dar cumplimiento a los reglamentos que rigen el tráfico portuario.

Las patrullas portuarias regulares recorrerán todas las zonas de importancia, debiendo tener amplias facultades para detener e inspeccionar todo tráfico portuario. Siempre que se efectuaren operaciones de carga y descarga en servicios importantes, se deberán establecer patrullas marítimas especiales en las aguas linderas.

Durante la actual emergencia, puede ser necesario disponer de un número mayor de barcos patrulleros que en tiempos normales. En tal caso será posible obtener numerosas embarcaciones pequeñas, adaptables al servicio de patrullaje, enrolando a los propietarios y encargados en una organización de patrullaje auxiliar y de reserva.

C. — ZONAS COSTERAS

1. Zona del litoral.

En los casos en que la protección de las zonas costeras fuera de los puertos, sea confiada a la Administración de Seguridad Portuaria, todo el litoral deberá quedar sujeto a reglamentos.

La naturaleza de los reglamentos que se promulguen deberá variar naturalmente, según sean las funciones que se asigne al Administrador de Seguridad Portuaria, con respecto a la defensa militar de la costa y de acuerdo a las directivas generales adoptadas en cada República para asegurar dicha defensa.

Deberá considerarse la conveniencia de estudiar y adoptar medidas destinadas a contralorear la intensidad de la iluminación en la costa, a fin de proteger los buques contra ataques submarinos.

Deberá prestarse también consideración a la conveniencia de una investigación completa de quienes tienen la propiedad, el contralor o la ocupación de los terrenos ubicados en las zonas costeras, a fin de individualizar y alejar a todas las personas consideradas peligrosas.

La misma consideración deberá prestarse a las posibles restricciones y contralor de los viajes efectuados por la costa. Como mínimo, se exigirá a todos que lleven siempre consigo los documentos que acrediten su identidad (ver capítulo IV) para presentarlos cada vez que les fueren solicitados por el funcionario competente.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO

2. Contralor de la aviación.

Excepción hecha de las líneas comerciales con horarios fijos, se prohibirá a la aviación no militar todo vuelo a lo largo de la costa, o por la costa hasta una distancia prudencial. El viaje de las líneas comerciales de aviación sobre las zonas costeras, estará sometido a un contralor riguroso.

El transporte de pasajeros en las líneas comerciales de aviación que toquen en zonas costeras, deberá limitarse a personas de probada lealtad para con la defensa nacional y continental. Todas las demás deberán solicitar permisos especiales al Ministerio de Gobierno correspondiente.

Deberá realizarse una investigación minuciosa en la tripulación de las líneas comerciales de aviación respecto de la lealtad para con la defensa nacional y continental.

No podrán los pasajeros ni tripulantes llevar a bordo de los aviones máquinas fotográficas y radios. En caso contrario, éstos deberán ser lacrados durante los vuelos. Cuando el avión esté volando por encima de puntos estratégicos o adyacentes, deberán cubrirse las ventanas o apagar las luces de los compartimentos de pasajeros.

3. Contralor de la posesión de ciertos artículos.

En interés de la seguridad contra comunicaciones clandestinas, deberá limitarse rigurosamente o prohibirse, en las zonas costeras, la tendencia de trasmisores de radio o receptores, lámparas de señales, etc.

En las playas apartadas y en las islas vecinas a éstas deberá prohibirse, rigurosamente, el almacenaje de armas no autorizadas, de municiones, aceite y gasolina.

4. Patrullaje y vigilancia.

Deberán tomarse las medidas del caso para contar con un servicio de patrullaje y personal y equipos de vigilancia adecuados. Los equipos de transporte rápido como, por ejemplo, aeroplanos de patrullaje, buques y automóviles son sumamente útiles. Sin embargo, éstos pueden ser reforzados por embarcaciones pequeñas, canoas, caballos, etc. Siempre que fuera posible disponer de un equipo especializado, éste deberá ser utilizado para localizar submarinos, bases de abastecimientos y radios clandestinas.

Se establecerán y equiparán en lo posible los distintos puestos de patrulla de cada zona costera, de modo tal que puedan comunicarse con otras patrullas de la misma zona o de zonas adyacentes a ella.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO

CAPÍTULO IV

FISCALIZACIÓN DE PERSONAS EN LAS ZONAS SOMETIDAS A CONTRALOR

Para la protección de buques, muelles y otras instalaciones importantes en las zonas mencionadas, contra el sabotaje, el espionaje y las demás actividades subversivas, el Director Nacional de Seguridad Portuaria, deberá expedir reglamentos destinados a das cumplimiento a dos propósitos específicos: (1) Prevenir la entrada o presencia continua en los barcos e instalaciones portuarias, de personas que se sabe o se sospecha son peligrosas para la seguridad del Puerto, o cuya presencia en dicha zona pueda ser contraria a la seguridad nacional y, (2) prohibir a todo individuo, sin atención a su identidad, la entrada o la permanencia en los barcos e instalaciones portuarias más importantes de estas zonas, a menos que tenga razones legítimas para estar allí en ese momento.

Estos propósitos pueden ser realizados mediante el establecimiento de un sistema de contralor de personas basado en los siguientes principios básicos: (1) Que toda persona que pretende ser admitida en las zonas contraloreadas, con cualquier propósito, debe llevar un "Carnet de Identificación para fines de seguridad Portuaria", expedido por el Prefecto del Puerto; (2) Que todas las personas, sin atención a su identidad que deseen ser admitidas en un buque anclado o amarrado o en alguna instalación portuaria importante, ya sea que provenga de tierra o del mar, deben llevar, además del carnet mencionado en el número anterior, un pase o permiso para entrar al barco a la instalación respectiva. Este permiso deberá ser otorgado por el propietario o encargado del navío o de la instalación portuaria; (3) Que el Prefecto del Puerto tenga la facultad, así como el deber, de rechazar o expulsar de los buques y de las instalaciones a toda persona cuya presencia se considere peligrosa para la seguridad portuaria o para la seguridad nacional.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

A. — SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN

1. Carnets de identidad.

La Oficina del Prefecto del Puerto deberá ser la única autorizada para expedir carnets de identificación con fines de Seguridad Portuaria en la forma y condiciones que el Director Nacional de Seguridad Portuaria uniformemente prescriba, debiendo cada una de esas tarjetas llevar claramente estas palabras: *"Para fines de identidad solamente"*.

En los países en los cuales ya ha sido establecido un sistema de identificación general o de extranjeros (como se recomienda en las resoluciones del Comité sobre Registro de Extranjeros y Cédulas de identidad), éste debería coordinarse con el sistema de Identificación de Seguridad Portuaria, observando las normas mínimas que aquí se recomiendan.

Las autoridades y el público deberán entender claramente que el Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria es diferente del Pase o Permiso requerido para la admisión a ciertos lugares de la zona contraloreada. La tarjeta de identificación no es un pase o permiso, sino un requisito previo para la obtención del mismo.

2. Peticionantes.

Los peticionantes de Carnets de Identificación de Seguridad Portuaria deberán suministrar: (1) prueba de ciudadanía o de su calidad de extranjero, con determinación de su origen, (2) una o más fotografías, y (3) cualquier otra información pertinente que puedan exigir las autoridades. Además, la Oficina del Prefecto del Puerto deberá tomar, si fuera posible, la impresión digital de cada peticionante, debiendo cotejar las impresiones con las fichas de la policía Nacional y local.

En caso de tratarse de personas cuya presencia en los buques o en los servicios e instalaciones portuarias sea requerido por motivos de su ocupación o empleo, y a quienes, por consiguiente, se les puede dar pases permanentes para entrar a esos lugares, es conveniente que se les exija que sus solicitudes estén respaldadas por personas de solvencia moral, o asociaciones o firmas comerciales acreditadas. Los fiadores deberán ser informados de la responsabilidad que asumen al certificar al Prefecto del Puerto que la presencia del solicitante en los buques o servicios portuarios no será perjudicial a la seguridad nacional.

A pesar de las probables dificultades que encierra, sería sumamente deseable hacer lo posible para tomar la impresión digital de los solicitantes y cotejarla con las registradas por las autoridades policiales. El propósito de este procedimiento revela que han participado en actividades subversivas u otros delitos que indiquen que la presencia de estas personas

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 16

en las zonas contraloreadas es peligrosa para la seguridad del puerto o perjudicial para la defensa nacional.

3. Contenido del carnet.

El Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria deberá contener el nombre, descripción morfológica, fotografía, impresión digital y firma del poseedor, dispuestos de tal manera que sea difícil e imposible la sustitución. En todo caso, el sello oficial del Administrador de Seguridad Portuaria o del Prefecto del Puerto deberá estar colocado de tal manera en el Carnet, que queden sellados el nombre, fotografía, impresiones digitales y la firma del poseedor, a fin de disminuir las posibilidades de sustitución o falsificación.

Todos los carnets en blanco deberán ser numerados o impresos en una misma imprenta. Esto ayudará a descubrir cualquier pérdida de carnets en blanco y a tomar medidas preventivas contra el uso ilegal de los mismos. Además, deberá señalar el Prefecto del Puerto, el número de serie local al expedir el Carnet de Identificación, en un espacio dispuesto para tal fin.

Para los casos en que se expida temporalmente un Carnet de Identificación, deberá reservarse un espacio a fin de indicar la fecha de vencimiento del mismo. En ciertos casos puede también ser conveniente reservar espacio con el propósito de establecer que el poseedor está habilitado para el desempeño de un puesto de especial confianza, tal como piloto, vigilante o inspector identificador.

4. Uso de distintos colores.

Se deberán expedir carnets de identificación de Seguridad Portuaria en distintos colores, a fin de que la patrulla policial de las zonas contraloreadas y los agentes encargados de vigilar los pasos, puedan distinguir rápidamente a los portadores (1) cuyo trabajo exige su presencia en los buques o en los servicios portuarios, o (2) que son extranjeros nacionales de Estados del Eje o de los Estados a ellos subordinados, o (3) a quienes se les ha otorgado carnets de validez temporaria.

Las siguientes indicaciones para el uso de distintos colores han sido tomadas de la experiencia práctica y del funcionamiento actual de sistemas de identificación, y aunque aparentemente son algo complicadas, han demostrado plena utilidad.

(1) Así por ejemplo, un color *claro* (tal como el *blanco*) puede ser reservado para aquellos grupos de personas cuyos medios de existencia exigen su presencia por períodos prolongados en buques o en servicios portuarios tales como:

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

a) ciudadanos, empleados en buques nacionales de cualquier tonelaje, en carácter de marineros, lancheros o pescadores.
b) ciudadanos o extranjeros nacionales de países amigos, que presten servicios en buques anclados o amarrados o en servicios portuarios, o estén en relación con buques, en carácter de estibadores, verificadores, vigilantes y guardianes.

(2) Se puede usar otro color claro (tal como el *crema* para ciudadanos o extranjeros nacionales de países amigos, empleados en forma regular en las industrias portuarias o marítimas, tales como astilleros, plantas de energía eléctrica y ferrocarriles.

(3) El mismo *color claro* o uno similar (por ej. *amarillo*) podrá ser utilizado por ciudadanos o extranjeros de algún país amigo que tengan accidentalmente asuntos en los buques, tales como periodistas, artesanos, jornaleros, inspectores; o que ocasionalmente hagan uso de los buques o de los servicios portuarios o marítimos, tales como visitantes, pescadores aficionados, etc.

(4) Se podrá utilizar otro *color claro* (por ej. *rosado*) para identificar a marineros, lancheros o pescadores que sean extranjeros nacionales de un país amigo y que estén empleados en buques nacionales de cualquier tonelaje.

(5) Deberá usarse otro distintivo: *color obscuro* (tal como el *rojo*), para los nacionales del Eje o de los Estados a él subordinados. Además, se les deberá dar a los carnets de los nacionales del Eje un período de validez limitada, con la fecha de vencimiento claramente indicada, llevando una marca fácil de reconocer, tal como un agujero u otro signo distintivo, a fin de poder identificar la nacionalidad del poseedor.

(6) Deberá usarse otro distintivo de *color obscuro* (tal como *verde*) para los Carnets *provisorios*, los que podrán expedirse a personas que no puedan satisfacer los requisitos necesarios para la identificación permanente. Estos carnets deberán servir para un período de validez de corta duración.

a) Tratándose de un Carnet Provisorio, expedido a un extranjero, de cualquier nacionalidad, deberá llevar impreso *"Extranjero"*, y si fuera expedido a un nacional de los Estados subordinados al Eje, deberá estar marcado por un agujero u otro signo distintivo para señalar esa circunstancia.
b) Este tipo de Carnet Provisorio no deberá ser expedido a ciudadanos del Eje. A estos deberá expedirse solamente el Carnet de Identificación común que les corresponde, una vez cumplidos todos los requisitos.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 17

5. Identificación de tripulaciones, etc.

Deberán tomarse medidas especiales, para identificar a los tripulantes, oficiales y pasajeros de buques surtos en el puerto. La Administración de Seguridad Portuaria y el Servicio de Inmigración y la Aduana, conjuntamente, debrán fijar el procedimiento respectivo.

Deberá exigirse a todo buque mercante matriculado en el extranjero que hubiese llegado, la entrega al Prefecto del Puerto de un rol certificado de la tripulación, así como una lista de los tripulantes a quienes se les concedió permiso de desembarco. El Prefecto del Puerto deberá prescribir las condiciones en que este permiso pueda otorgarse. A los tripulantes a quienes se concede el permiso, se les podrá entregar un carnet de Identificación de Seguridad Portuaria, cuya validez será reglamentada de acuerdo a las condiciones del permiso de desembarco. Deberán tomarse precauciones similares con los oficiales y pasajeros del buque, supeditadas a las modificaciones que se consideren oportunas.

B. — PERMISOS

1. Sistemas de permisos.

El Director Nacional de Seguridad Portuaria deberá expedir una reglamentación general, en la cual quede establecido que la admisión a todo buque amarrado o anclado y a ciertas construcciones e instalaciones, será rigurosamente contraloreada por un *sistema de permisos*.

Se solicitará del Prefecto de Puerto que proceda, una vez realizado un estudio del puerto, a determinar los servicios que requieran el máximo de protección, a fin de afianzar la seguridad portuaria, debiéndose establecer un sistema de permisos para los mismos. Esta lista deberá incluir por lo menos, a todos los muelles, desembarcaderos o dársenas corrientemente utilizados por los buques mercantes y de guerra, así como también otros servicios imprescindibles para las operaciones portuarias. Los propietarios y encargados de toda instalación portuaria o marítima deberán elevar una solicitud al Prefecto del Puerto para ser incluídos en la lista oficial, debiendo instárseles a establecer sistemas de permisos, aún cuando sus instalaciones no estuvieran clasificadas como servicios imprescindibles del puerto.

2. Administración.

El sistema de permisos deberá ser administrado por la Oficina del Prefecto del Puerto. Pero también el Prefecto de Puerto podrá delegar

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

en los propietarios y encargados de buques e instalaciones portuarias o marítimas, la administración de dicho sistema, aunque ésta permanecerá siempre supeditada a su aprobación y supervisión y estará a su cargo la coordinación de los diversos sistemas. Esta delegación de funciones facilitaría la tarea del Prefecto, dando al sistema de permisos mayor flexibilidad para que pueda ajustarse a las circunstancias existentes en los distintos puertos.

En este caso, los propietarios y encargados de todo buque y servicio para los cuales se exija permiso, deberán someter sus iniciativas sobre el régimen de permisos que se propongan implantar en sus establecimientos, a la aprobación del Prefecto de Puerto. Este deberá tener plenos poderes para aprobar, desaprobar o modificar las proposiciones; contralorear el funcionamiento del sistema de permisos privados y ordenar toda modificación que se crea conveniente para el interés de la seguridad del puerto.

3. Emisión y validez.

Todos los reglamentos deberán disponer que solamente se expida un permiso a las personas que posean Carnets de Identificación de Seguridad Portuaria, expedidos por el Prefecto de Puerto de acuerdo a los planes previamente esbozados. Antes de la entrega del permiso, los funcionarios oficiales o los propietarios particulares o encargados requerirán al solicitante la exhibición de su Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria.

Deberá tenerse especial cuidado de que el término de los carnets de validez provisoria no haya expirado. Deberá también aclararse que la posesión de dicho Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria no da derecho por sí solo a un permiso. Si a juicio del funcionario oficial o del propietario particular o encargado, la presencia del solicitante en determinado servicio fuera perjudicial a la seguridad del puerto, se podrá denegar el permiso, a pesar de que éste posea un Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria. Se debe llevar una lista completa de todas las personas a las que se ha concedido permisos. Esta lista debe contener el número de serie nacional y local del "Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria". Todos los reglamentos deben disponer que el poseedor de un permiso tenga el derecho a ser admitido al barco o servicio portuario mencionado en aquel, únicamente durante el tiempo necesario para trabajar en él; y que en cualquier momento pueda ser revocado ese permiso, y que éste será nulo si fuera presentado por una persona distinta de aquella a quien se expidió.

El propósito de estas medidas es impedir la presencia en los buques y los servicios portuarios de personas ociosas. No se permitirá a nadie, una vez terminado su trabajo, permanecer por más tiempo en aquellos.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO

Toda persona que presente indebidamente un Carnet de Identificación o un permiso, deberá ser arrestada, dándose cuenta del hecho al Prefecto de Puerto a los efectos que correspondan. Deberán aplicarse severas penas a los infractores.

Todos los reglamentos de los sistemas de permisos deberán prever medidas apropiadas para la inspección, aceptación o rechazo de bultos de cualquier especie que puedan llevarse. Como regla, es conveniente expedir permisos especiales para sacos, valijas y artículos semejantes que puedan ser llevados fácilmente a los buques y servicios portuarios o retirados de los mismos.

En todos los casos, el Inspector de Identificación deberá examinar los bultos y valijas en los sitios de entrada y de salida.

4. Empleados permanentes.

El sistema de permisos deberá disponer de un procedimiento eficiente para individualizar a los empleados permanentes y otras personas cuya presencia es generalmente requerida en las operaciones esenciales de los buques o instalaciones y servicios portuarios.

En todos los buques o servicios en donde están empleadas numerosas personas, el mejor sistema para identificar a los empleados permanentes consistirá en suministrarles distintivos *permanentes,* que deberán llevar continuamente en sitio bien visible, de manera que se puedan realizar comprobaciones sin tener que interrumpir el trabajo. Estos distintivos deberán llevar el nombre, fotografía, impresiones digitales y firma del empleado, y ser numerados en serie. Se deberá solicitar a los propietarios y encargados la entrega al Prefecto del Puerto de una lista completa con los nombres y números de los Carnets de Identificación de Seguridad Portuaria, pertenecientes a todas las personas a las que se ha entregado distintivos permanentes.

De ser posible, deberá habilitarse una entrada especial para los empleados permanentes. Al Inspector de esa entrada se le deberá suministrar una lista en la cual figuren todos los nombres y números de los distintivos y carnets de identificación de todas las personas que tengan derecho a poseer distintivos permanentes, a fin de que se pueda descubrir a cualquiera que haga un uso indebido de ellos.

Cuando algún empleado cese en su cargo, deberá devolver su distintivo permanente. El Prefecto de Puerto llevará un registro apropiado de todas estas devoluciones.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

5. Grupos numerosos.

Los relgamentos deberán contener disposiciones que permitan la admisión de grupos numerosos de personas, como ser: estibadores y mecánicos, cuya presencia puede ser requerida en distintas oportunidades en los buques o en los servicios portuarios. Ser áconveniente establecer para dichos grupos de personas, un sistema de *distintivos provisorios*, numerado en series, que se distingan visiblemente de los distintivos *permanentes* entregados a los empleados permanentes. Deberán adoptarse para el contralor, las mismas reglas ya recomendadas para los empleados permanentes, con la diferencia de que deberá entregarse el distintivo provisorio al comenzar la jornada de trabajo, devolviéndolo al poseedor al terminar la misma.

Puede confiarse la aplicación del sistema de Distintivos Provisorios a la Compañía de Estibadores u otras empresas similares, mediante un convenio con el propietario o encargado de los buques o de las instalaciones portuarias. En tales casos deberá exigirse a la empresa una lista completa de las personas que posean distintivos, incluyendo nombre, número de los mismos y número del carnet de identificación, debiendo entregarse dicha lista al propietario o encargado del buque o servicio portuario, y un duplicado de ella al Prefecto del Puerto.

Por regla general, no deberá permitirse la entrada individual a los buques o a los servicios portuarios, de quienes posean estos distintivos provisorios, admitiendo, únicamente, esa entrada en grupos, sujetos al examen y vigilancia de un inspector competente.

6. Conductores de vehículos.

El reglamento del sistema de permisos deberá contener también, disposiciones para el contralor de los conductores de vehículos que tengan que llegar, por razones de trabajo, hasta los muelles o servicios portuarios similares. Si dichos conductores tuvieran que entrar regularmente a la zona del puerto, podrán conseguir un distintivo PERMANENTE que les será concedido por el funcionario oficial competente o por el propietario o encargado de la instalación portuaria a pedido de la empresa de que dependa el conductor. En cambio, a los conductores que solamente tuvieran que entrar ocasionalmente a algún servicio portuario, se les concederá un permiso provisorio.

Antes de que un conductor pueda ser admitido a un servicio portuario, deberá presentar su permiso y justificar además al inspector de identificación, que tiene que trabajar en dicho servicio en el momento que

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO 19

pretende entrar. Nadie debe acompañar al conductor a menos que el acompañante posea también un permiso y que sea necesario su presencia en el servicio portuario respectivo.

Los conductores de vehículos que posean permisos provisorios deberán, siempre que sea posible, ser acompañados de un guarda durante toda su permanencia en algún servicio portuario. Deberá exigirse a los conductores de vehículos su abandono inmediato del servicio portuario en cuanto hayan terminado la carga y descarga.

7. Tripulaciones, etc.

El reglamento del sistema de permisos también deberá contener disposiciones para el contralor de las tripulaciones, oficiales y pasajeros de buques surtos en el puerto. Estas disposiciones deberán vincularse estrechamente al sistema de identificación de tripulantes, oficiales y pasajeros, tomándose además las precauciones del caso para que solamente los tripulantes, los oficiales y las pasajeros "bona fide" sean readmitidos en el barco.

Tratándose de tripulantes, el Prefecto de Puerto dispondrá, como precaución mínima, que un oficial de abordo sea apostado en la planchada del buque mientras éste permanezca en el puerto, y que no se admita a bordo a ningún tripulante hasta que haya sido verificada y comprobada su identidad y su permiso de entrada.

Deberá adoptarse precauciones adicionales para el examen y admisión de todo bulto que se lleve a bordo.

8. Visitantes por razones de negocios.

El sistema de permisos también será aplicado, con las modificaciones del caso, a aquellas personas cuyas tareas les exija efectuar visitas ocasionales a los buques e instalaciones portuarias.

Deberá contralorearse rigurosamente por medio de un sistema de *permisos provisorios*, la admisión de estos visitantes ocasionales, adoptando, si fuera posible, el uso de *distintivo de visitantes especiales*. Deberán distinguirse visiblemente éstos de los otros tipos de distintivos usados, numerándolos también correlativamente. Siempre que fuera posible, deberá requerirse a los visitantes por razones de trabajo, que soliciten sus citas de antemano y por teléfono.

Se deberá llevar un registro completo del nombre y dirección de la persona admitida, número de su carnet de identificación de Seguridad Portuaria, persona a quien irá a visitar, hora de admisión y número del distintivo de Visitante Provisorio (si lo hubiera) que le haya sido expe-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

dido. Una copia de la ficha de este registro puede ser usada como permiso, el que será contraloreado a la entrada por el inspector. El visitante deberá usar el distintivo en un sitio bien visible mientras permanezca abordo o en una instalación portuaria. Siempre que fuere posible, deberá ser escoltado por un guarda o vigilante durante su permanencia abordo o en el servicio portuario.

Una vez terminado el motivo de su visita, el permiso deberá ser refrendado por la persona visitada. Deberá también hacerse constar el nombre de esta última en el registro permanente. El permiso refrendado, conjuntamente con el *distintivo de visitante* deberán ser devueltos al inspector en el momento de salir. Este deberá contralorear la hora de salida a fin de descubrir cualquier demora no justificada. Todos los distintivos de visitantes deberán ser contraloreados, por lo menos una vez por día, para impedir o descubrir pérdidas, debiendo los inspectores tener siempre un registro de los números que falten, en los lugares de entrada y salida, a fin de descubrir el uso no autorizado de dichos distintivos.

C. — RECHAZO O EXPULSIÓN

1. Ejecución.

El Prefecto de Puerto deberá rechazar o expulsar de los buques o de los servicios portuarios a cualquier persona, sea o no empleada, cuya presencia él o sus oficiales, consideren razonablemente como peligrosa para la seguridad del puerto o perjudicial para la seguridad nacional.

Deberá prestarse el debido cuidado a fin de que ni el Prefecto ni los altos funcionarios de su personal abusen de esta facultad. Las consideraciones que deberán tenerse en cuenta para el ejercicio de esta facultad, son las de seguridad pública y las del respeto debido a la vida y a la propiedad. Antes de rechazar o expulsar a cualquier persona, el Prefecto de Puerto deberá estar convencido por pruebas suficientes, de que dicha persona es peligrosa, es decir, que existen razones para creer:

a) Que pudiera realizar actos de sabotaje contra el buque o algún servicio portuario;
b) Que pudiera realizar actos de espionaje;
c) Que tiene inclinaciones subversivas manifestadas por declaraciones o actos pro - Eje;
d) Que tiene antecedentes policiales de tal naturaleza, que indican que su presencia en un buque o servicio portuario pudiera acarrear grave peligro;

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 20

e) Que no es apto para el servicio a bordo de un buque, por su embriaguez habitual;
f) Que es mentalmente incapaz;
g) Que debido a otros motivos no incluídos en la lista precedente, su presencia abordo del buque o de algún servicio portuario sería una amenaza para la seguridad nacional o la de la propiedad y la vida.

2. Recurso de revisión.

En mérito a que una resolución de rechazo o expulsión puede privar de los medios de subsistencia a alguna persona, es fundamental que se establezca la posibilidad de la revisión de la decisión del Prefecto de Puerto o de las autoridades superiores. La persona rechazada o expulsada deberá ser notificada de la medida del Prefecto de Puerto.

3. Procedimiento.

Se notificará igualmente a la autoridad superior designada por el Director Nacional de Seguridad Portuaria, para entender en la apelación. Deberá concederse a la persona rechazada o expulsada el derecho a presentar prueba a su favor.

4. Comunicación.

Una vez aprobada definitivamente por las autoridades superiores el rechazo o la expulsión de una persona, se deberá comunicar esa información a todos los Prefectos de Puertos. Se remitirá a cada Prefecto de Puerto el nombre del individuo, su filiación y sus impresiones digitales, a fin de impedir el otorgamiento de un Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria en algún distrito en el que no se conociere a dicho individuo. Si se le hubiera expedido un Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria, éste deberá serle retirado.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO 21

CAPÍTULO V

PRECAUCIONES ADICIONALES PARA LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA

Es sabido que las Repúblicas Americanas ya han adoptado numerosas medidas de precaución, con el fin de proteger de los peligros ordinarios los buques surtos en los puertos y las instalaciones portuarias esencialmente importantes. Sin embargo, debido a los riesgos adicionales planteados por la posibilidad del espionaje y actividades del Eje, se cree conveniente reconsiderar estas medidas de seguridad y tomar otras adicionales que puedan ser requeridas por las circunstancias presentes.

Deberán tenerse en cuenta dos consideraciones de importancia: (1) que es frecuentemente difícil distinguir los actos de sabotaje intencionales de los debidos a accidentes, producidos por negligencia o descuido, y (2) que las demoras innecesarias en la partida de los buques puede resultar tan nefasta para la utilización del tonelaje disponible como la pérdida o el daño a los buques y servicios portuarios.

En consecuencia, una serie de medidas esenciales de administración portuaria, proyectadas para proteger la integridad de los buques y servicios portuarios y la eficiencia de sus operaciones en los puertos, contra el sabotaje, espionaje, negligencia y demora innecesaria, se indican a continuación bajo los siguientes títulos:

(1) Prevención contra incendio.
(2) Protección contra incendio.
(3) Manejo de explosivos.
(4) Obscurecimientos.
(5) Partida rápida de buques.
(6) Información sobre el movimiento portuario.

A. — PREVENCION CONTRA INCENDIO

1. Responsabilidad.

La Administración Nacional de Seguridad Portuaria hará recaer la principal responsabilidad de la prevención contra incendios, en los propie-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

tarios y encargados de los buques y servicios portuarios, los cuales estarán sujetos a una severa inspección de parte de la Oficina del Prefecto de Puerto. La función del Prefecto del Puerto a este respecto es la de obtener la aplicación y ajuste estrictos, de los reglamentos nacionales o locales de prevención contra incendios. Por regla general, el Prefecto del Puerto será ayudado por los representantes de los aseguradores contra incendio, quienes tienen natural interés en la protección de los bienes que ellos aseguran.

Por lo común, se contará con la cooperación voluntaria de los propietarios y operadores para eliminar cualquier peligro que pudiera aparecer. En los casos que faltara esta cooperación, el Prefecto de Puerto deberá ser autorizado para clausurar los buques y los servicios portuarios hasta que se corrijan esas condiciones no satisfactorias.

2. Reglamentos oficiales.

La Administración Nacional de Seguridad Portuaria deberá expedir órdenes y reglamentos para eliminar de los buques y servicios portuarios, todo riesgo de incendio y prácticas peligrosas, tales como: la acumulación en los barcos y muelles, de desperdicios, de trapos aceitosos, escombros y otros materiales potencialmente combustibles, aun cuando el trabajo se estuviera realizando, el uso de herramientas chispeantes cuando se está llevando a cabo soldaduras u otras reparaciones, o que los estibadores o tripulantes en las dársenas o a bordo fumen mientras se llevan a cabo las operaciones de carga y descarga.

La experiencia ha demostrado que el incendio es la fuente de mayor peligro y de pérdida de barcos e instalaciones y, naturalmente, tiene la misma gravedad, ya provenga del sabotaje o de accidentes provocados por negligencia.

Es de particular importancia aceptar precauciones especiales en los momentos actuales, debido al hecho de que el trabajo se realiza con prisa, se cargan los buques al máximo, se manejan y transportan mayores cantidades de explosivos y se emplea mucha mano de obra adicional, no experimentada.

3. Precauciones abordo de los buques surtos en el puerto.

Los reglamentos deberán exigir que todos los buques surtos en el puerto mantengan un servicio de vigilancia adecuado, tomándose precauciones especiales contra la introducción de material de sabotaje. Deben cubrirse cuidadosamente los ojos de buey, los caños de entrada

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO 22

y salida de los tanques, cañerías, ventiladores, etc. Deberán mantenerse cerrados los ojos de buey de los camarotes y servicios pocos frecuentados.

Deberán cubrirse con metal los tragaluces, especialmente el de la sala de máquinas.

4. Iluminación.

Los reglamentos deberán exigir a todo buque surto en el puerto y en los servicios importantes, una buena iluminación, de noche y de día, como medida de seguridad contra los peligros de incendio y sabotaje, excepto cuando entren en oposición los reglamentos de obscurecimiento.

5. Campaña de Educación de Seguridad.

La Administración de Seguridad Portuaria deberá planear y desarrollar una intensa campaña entre las tripulaciones, estibadores y otros trabajadores marítimos, para recalcar la importancia que representan los buques y cargamentos para el bien público y la defensa del hemisferio y la necesidad de mayor cuidado por parte de toda persona vinculada a actividades portuarias.

B. — PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

1. Responsabilidad.

Aunque, como anteriormente se establece, la responsabilidad principal por las medidas preventivas recae sobre los propietarios y encargados, deberá ser la Administración Nacional de Seguridad Portuaria la que provea a cada puerto de equipos adecuados y servicios aptos para combatir los incendios portuarios, e impedir su extensión a los buques vecinos y servicios portuarios.

En los puertos en que hayan instalaciones contra incendios en tierra y mar deberá el Prefecto del Puerto coordinar el uso de las mismas.

Los equipos deben modernizarse lo más posible, y ser aptos para combatir, no sólo los incendios corrientes, sino también los debidos al ataque o al sabotaje con bombas incendiarias.

2. Equipos.

El mayor inconveniente para combatir los incendios de buques y de instalaciones portuarias es la falta de un equipo móvil.

Por consiguiente deberá prestarse atención especial a la existencia de número suficiente de mangueras, botes de incendio, bombas trans-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

portables que puedan colocarse cerca del barco o la instalación que se incendie. Se puede aumentar el número de los botes para incendio disponibles sin mucho gasto, instalando bombas en pequeños barcos de 15 a 20 metros de largo. Pueden instalarse en cada barco cuatro o más bombas que puedan impeler la cantidad de 2.000 litros de agua por minuto, de manera que esos botes para incendios puedan también impeler por lo menos 8.000 litros por minuto.

El mismo tipo de bomba puede ser montada sobre ruedas. Esta bomba transportable que absorbe directamente el agua de la bahía, es sumamente valiosa para combatir los incendios de las instalaciones portuarias.

Los propietarios particulares y encargados de los barcos e instalaciones portuarias deberán ser obligados a instalar sistemas eficientes de alarma contra incendios y proveer los equipos y el personal auxiliar adecuado para combatir el fuego en situaciones de emergencia.

Deberá incluirse toda clase de aparatos auxiliares que puedan ayudar a dominar el fuego desde su comienzo, tales como extintores portátiles, de baldes de arena y de agua, y conexiones de mangueras para el Cuerpo de Bomberos.

El equipo auxiliar deberá conservarse siempre en buen estado de funcionamiento y listo para su uso inmediato. Deberá haber siempre sobre los muelles y otras instalaciones portuarias, un espacio despejado para facilitar el movimiento del equipo y el personal que combata el fuego.

Los guardianes y vigilancia que estén de servicio en buques, muelles y otras instalaciones portuarias, deberán ser instruídos a fondo sobre los procedimientos para combatir los incendios. Se ensayará con gran cuidado la acción de conjunto de manera que los servicios de este personal auxiliar puedan ser utilizados para complementar los que preste el personal de Bomberos terrestres y marítimos. De tiempo en tiempo deberán realizarse inspecciones y ejercicios, que incluyan el uso de las alarmas y del equipo contra incendios.

El funcionamiento del equipo auxiliar contra incendios y el estado del personal deberán ser frecuentemente inspeccionados por los funcionarios de la Prefectura del Puerto y los representantes de los aseguradores contra incendio que sean designados para ayudar en este problema al Prefecto del Puerto. Estos ensayos deberán poner a prueba la suficiencia del abastecimiento de agua, de su presión, conexiones de mangueras, que puedan ser utilizadas por el Cuerpo de Bomberos, así como por el equipo auxiliar. Los propietarios y encargados deberán corregir rápidamente las condiciones que no fueran satisfactorias.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO 23

Si por parte de éstos, no hubiere la cooperación conveniente, el Prefecto del Puerto deberá tener la facultad de clausurar cualquier servicio o instalación que careciere de protección adecuada contra incendios.

C. — MANEJO DE EXPLOSIVOS

1. Reglamentos oficiales.

La Administración Nacional de Seguridad Portuaria deberá expedir reglas uniformes sobre el manejo de explosivos y de otros materiales peligrosos similares, en el puerto.

La mayoría de las Repúblicas Americanas ya han promulgado amplias reglamentaciones sobre este problema, prescribiéndose los tipos de barcazas y recipientes a utilizarse, las precauciones especiales en el manejo, almacenaje y en las operaciones de carga y descarga. Se cree que los países que no posean una reglamentación amplia y satisfactoria sobre el manejo de explosivos, pueden obtener consejos y ayuda técnica competentes en las otras Repúblicas Americanas.

Sería conveniente que todas las Repúblicas Americanas reconsideraran los reglamentos que rigen el manejo de explosivos, a fin de determinar si deben hacerse modificaciones para acelerar el transporte de municiones y otros explosivos necesarios para la defensa de la nación y del hemisferio.

2. Fondeaderos y muelles especiales.

El Prefecto del Puerto deberá designar fondeaderos y muelles especiales para la carga y descarga de explosivos que estarán emplazados en sitios que reduzcan al mínimo la posibilidad de daño para las zonas circunvecinas, en caso de explosión.

3. Personal.

Además de hacer cumplir los reglamentos nacionales para el manejo de explosivos, será obligación del Prefecto del Puerto: (1) expedir reglamentos para el personal empleado en dicho manejo; (2) expedir carnets de identificación y permisos especiales para los estibadores y otros empleados autorizados a manejar explosivos, y (3) proporcionar personal especialmente apto en la inspección de la carga y descarga de explosivos.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

D. — OSCURECIMIENTOS

1. Decisión.

A falta de reglamentos nacionales expedidos por las autoridades militares y navales, la decisión sobre si ciertos puertos deben ser obscurecidos dependerá, primeramente, de una consideración cuidadosa de los peligros de sabotaje que ese obscurecimiento pudiera acarrear, comparados con los del ataque directo de submarinos enemigos, embarcaciones de superficie o aviación.

En la mayoría de los puertos protegidos del Hemisferio Occidental, es conveniente el uso de mucha luz en los muelles, a bordo y a lo largo de los buques. Serán bien iluminados y vigilados todos los sitios particularmente vulnerables al sabotaje. Sin embargo, es conveniente que en esos puertos la iluminación no se proyecte hacia el mar, sino que el equipo esté dispuesto de tal manera que la luz se refleje solamente hacia abajo, de modo que la visibilidad desde el mar se reduzca al mínimo. En todo momento, deberá tenerse listo un equipo completo de obscurecimiento.

Será reducido al mínimo la iluminación de los fondeaderos con radas abiertas o de los muelles en los puertos semi-abiertos, expuestos al ataque submarino. Además, se deberá prover, la posibilidad de un cambio en la ubicación de amarraderos de buques o embarcaderos.

2. Peligro de demora.

Para decretar el obscurecimiento, debe considerarse también junto a los peligros del ataque enemigo, los inconvenientes de la demora de los barcos provocada por los obscurecimientos durante las operaciones de carga y descarga. En la mayoría de los puertos del Hemisferio Occidental, el riesgo de ataque no es tan grande como para justificar esta interferencia con la rápida partida de los buques.

Por consiguiente, en los puertos en que fuera posible efectuar operaciones de carga durante la noche, no sería conveniente interrumpir dichas operaciones al exigir el obscurecimiento de los buques. Aun durante los ejercicios de obscurecimiento, debe permitirse a los barcos que están realizando operaciones de carga, las luces necesarias para el trabajo. Si se ordena el obscurecimiento del buque, o si se decretan otras restricciones sobre la cantidad de luz a usarse por la noche durante las operaciones de carga, posiblemente puedan efectuarse dichas operaciones utilizando toldos especiales abordo, en los muelles y en las lanchas, según el estado del mar.

Siempre que se efectuaren operaciones de carga durante un obscurecimiento, deberán tomarse precauciones especiales con respecto a lanchas y otras embarcaciones que estuvieran al costado del barco, debiéndose contratar patrullas especiales y vigilantes de cubierta para observar el movimiento de las embarcaciones y de los nadadores.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 24

3. Obligaciones.

En los casos de obscurecimiento, debería el Prefecto del Puerto tomar las medidas necesarias para que se apaguen de inmediato los faros y las luces de navegación y establecer un sistema de señales para dar a conocer a los barcos surtos en el puerto y a las instalaciones portuarias, que se ha ordenado un obscurecimiento.

Los propietarios y encargados de buques e instalaciones portuarias deberán suministrar equipos adecuados de obscurecimiento, adoptar reglamentos sobre obscurecimientos y realizar frecuentes ejercicios para guardianes, vigilantes, inspectores y, en general, todo el personal que tenga que aplicar dichos reglamentos.

Deberá exigirse a los buques surtos en el puerto que pinten de negro los ojos de buey y que mantengan cerradas las puertas y entradas no utilizadas, proveyendo de tapas metálicas a los tragaluces y dando a conocer a los tripulantes y centinelas los lugares donde se encuentran las llaves de las luces, de manera que las que estén encendidas para llevar a cabo la carga y todas las otras puedan ser apagadas de inmediato.

E. — PARTIDA RÁPIDA DE LOS BUQUES

Si bien la principal finalidad de este folleto consiste en recomendar medidas para la protección de barcos e instalaciones portuarias, deberá recordarse que toda demora innecesaria en la partida de los barcos y en la entrega de la carga, es tan perjudicial para la máxima utilización del tonelaje disponible como la pérdida o los daños causados por negligencia o sabotaje.

1. Administración portuaria.

La Administración Nacional de Seguridad Portuaria hará recaer en el Prefecto del Puerto el deber de organizar la Administración Nacional del Puerto, en colaboración con los funcionarios de Aduana o Inmigración y otras autoridades gubernamentales competentes de manera que se pueda acelerar al máximo el movimiento de buques. Siempre que fuera posible, el Prefecto del Puerto dispondrá lo pertinente para recibir y despachar los buques en cualquier momento durante las 24 horas del día. Deberá tenerse especial cuidado para que los buques que estén por llegar o salir, no sean demorados indebidamente por la innecesaria lentitud de

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

los procedimientos oficiales exigidos para las operaciones de carga y descarga y el despacho del barco.

2. Comité Coordinador.

El Prefecto del Puerto, con la cooperación del Comité Coordinador del puerto local (véase capítulo II), procurará obtener la ayuda de todas las personas interesadas, a fin de acelerar la partida de buques. Se requerirá plena colaboración de los agentes marítimos, consignatarios, agencias de transportes, estibadores y otras personas cuyas tareas deban coordinarse a fin de lograr una partida rápida. El Prefecto del Puerto dispondrá lo necesario para que los buques puedan realizar operaciones de carga durante las 24 horas del día.

3. Propietarios de instalaciones portuarias.

Para la mayor seguridad y rapidez de las maniobras de los buques y de las operaciones de carga, los propietarios de muelles, dársenas y servicios portuarios similares tendrán la obligación de modernizar y mantener en buenas condiciones de funcionamiento dichos servicios. Deberán probarse y estar listos para su uso los equipos de incendio, las luces de los muelles y las instalaciones para obscurecimiento. A pedido del capitán o de los agentes de un buque, deberán estar dispuestos los servicios y protecciones adicionales que puedan requerirse para la seguridad del buque y para su partida sin demoras.

4. Agentes marítimos.

Los agentes marítimos tendrán la obligación de tomar por adelantado, las disposiciones necesarias para recibir y despachar el buque. Dichos agentes prepararán los permisos necesarios para el amarre y desamarre de los buques y el descenso a tierra de la tripulación, así como todos los documentos necesarios para el despacho del barco. Los agentes marítimos contratarán por adelantado los estibadores, guardias, vigilantes, inspectores y cualquier otro servicio adicional que pueda necesitarse.

5. Capitán del buque.

Al aproximarse al puerto, el capitán del buque tendrá la obligación de verificar todos los documentos e informes requeridos, a fin de cerciorarse de que estén en regla, con el objeto de acelerar el despacho del buque por parte de las autoridades portuarias y tomar las medidas necesarias para la protección y rápida partida de aquél.

Deberán probarse los aparatos contra incendio, en alta mar, y tenerlos listos para cuando se llegue a puerto. Los extintores y las mangueras deberán ser inspeccionados adoptándose todas las precauciones posibles para la seguridad del barco surto en el puerto. Deberán estar listas para el trabajo los mecanismos de carga, las escotillas, etc., para utilizarlas a la llegada, con una pérdida de tiempo mínima. Los roles de los tripulantes y las listas de pasajeros deberán estar preparados para su presentación a la sautoridades portuarias, debiéndose también adoptar previamente las medidas adecuadas para una vigilancia eficaz del barco en el puerto.

F. — INFORMACIÓN SOBRE MOVIMIENTO MARÍTIMO

1. Contra - espionaje.

Es sabido que los agentes de espionaje del Eje, están deseando obtener tanta información como les sea posible sobre los movimientos de buques y cargas, y sobre los detalles de las instalaciones portuarias de carácter vital y que esta información es esencial para realizar ataques y actos de sabotaje eficaces. Por consiguiente, la Administración de Seguridad Portuaria hará una intensa campaña contra el espionaje, para inculcar a todas las personas empleadas en operaciones marítimas la importancia de la discreción y de la circunspección en su conducta y en sus conversaciones sobre asuntos marítimos.

Aunque mucha información sobre esta materia está al alcance de los observadores que se encuentren en el puerto, deberá tomarse toda clase de precauciones para salvaguardar toda información exacta y determinada que pudiera ser conocida de las tripulaciones, de los estibadore y de otros obreros portuarios.

2. Publicación de informaciones.

La Administración de Seguridad Portuaria tomará medidas para impedir la publicación en diarios, revistas y otras publicaciones de informaciones exactas relacionadas con los movimientos de buques y con los servicios portuarios fundamentales, de acuerdo con la resolución aprobada por el Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política, el 26 de junio de 1942.

3. Pabellón de salida o de navegación.

La Administración de Seguridad Portuaria prohibirá el despliegue de cualquier pabellón de salida por los buques surtos en el puerto y que pudiera indicar el país de destino o la fecha de salida de los mismos. Mientras

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

dure la guerra, se suspenderá la práctica usual de la bandera azul que indica que el buque ha de salir ese mismo día.

4. Avisos y señales.

La Administración de Seguridad Portuaria debe prohibir todos los avisos o señuelos que pudieran revelar el destino y hora de salida de los buques. Se prohibirán, por lo tanto, los letreros o anuncios en los muelles y planchadas de los buques.

Deberán tomarse precauciones similares para evitar los avisos públicos para el reclutamiento de tripulaciones, que pudieran revelar el destino y hora de salida del barco.

5. Paseantes y fotógrafos.

La Administración de Seguridad Portuaria prohibirá a toda persona que deambule en la vecindad de los servicios portuarios y que se tomen fotografías de los buques e instalaciones portuarias.

6. Procedimientos oficiales.

La Administración de Seguridad Portuaria dictará órdenes a todos los Prefectos de Puerto para salvaguardar las informaciones marítimas relacionadas con todos los procedimientos oficiales.

Deberá exigirse a los agentes marítimos y a los capitanes, que pidan los servicios de prácticos por mensajes verbales trasmitidos por mensajeros de confianza. Debe evitarse el pedido por escrito o por teléfono. Se adoptarán precauciones similares con respecto a las solicitudes de permisos para amarrar y desamarrar, permisos de salida y documentos de despacho.

Al personal de la Oficina del Puerto se le inculcará la necesidad de guardar reserva sobre los movimientos de buques.

7. Vigilancia.

La Administración de Seguridad Portuaria deberá organizar actividades especiales de vigilancia y contra-espionaje en el puerto.

Se realizará una vigilancia especial de ciertos establecimientos próximos a los puertos tales como bares, restaurants, lugares de reuniones, sociedades de beneficencia, etc., dado que estos establecimientos pueden ser frecuentados por personas que tienen acceso a informaciones marítimas importantes y ser, por lo tanto, objeto de intenso espionaje por parte de los agentes del Eje.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO 96

CAPÍTULO VI

PERSONAL DE SEGURIDAD

La eficiente aplicación de las medidas recomendadas para la defensa portuaria, dependerá, en gran parte, del empleo de un personal adecuado y competente.

La responsabilidad fundamental para la protección de barcos y servicios portuarios, recaerá siempre sobre los propietarios o encargados, más bien que sobre el Prefecto del Puerto. Por lo tanto, el deber en proporcionar personal adecuado para dicha protección corresponde a los primeros. Sin embargo, el Prefecto del Puerto será responsable de la elección de los funcionarios oficiales y además, deberá, por medio de reglamentos, prescribir las normas mínimas para la elección, adiestramiento y determinación de las tareas de los inspectores, guardianes y vigilantes empleados por los propietarios y encargados de barcos e instalaciones portuarias.

A. — PERSONAL PARA LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA

1. Selección del personal.

En vista del hecho de que las potencias del Eje están continuamente haciendo esfuerzos en todos los países para colocar a sus agentes en posiciones de confianza y de responsabilidad con fines subversivos, el Prefecto del Puerto ejercerá un cuidado extremo en la selección de todo funcionario oficial.

Deberán realizarse averiguaciones sobre cada empleado administrativo con anterioridad a su nombramiento y una comprobación permanente de su lealtad para la defensa nacional y continental por intermedio de agentes de contra-espionaje.

Como medida auxiliar, podría ser conveniente cambiar el personal de tiempo en tiempo.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

2. Número del personal.

El número de personas a emplearse en la Prefectura del Puerto, dependerá necesariamente de las dimensiones del mismo, y de la extensión de las obligaciones de la Prefectura del Puerto, pero incluirá generalmente, además del personal propio para el cumplimiento de la rutina administrativa y del funcionamiento del Sistema de Identificación de Seguridad Portuaria, el servicio de bomberos porturario, inspectores de seguridad, patrullas marítimas y terrestres y todo el personal adicional de policía, investigación y contra-espionaje necesario para asegurar el cumplimento de las reglamentaciones de seguridad portuaria por parte de las dependencias públicas y privadas de las zonas de contralor, bajo la jurisdicción del Prefecto del Puerto.

Generalmente, el Prefecto del Puerto no tendrá la obligación de apostar guardias en cada buque o servicio portuario. Sin embargo, debará proporcionar, a pedido y a cargo de los propietarios y encargados, guardias oficiales (con preferencia personal militar), en casos de emergencia, o en casos de que un buque particular o servicio de vital importancia no puedan ser debidamente protegidos por los guardias privados.

3. Adiestramiento.

Además del adiestramiento corriente necesario para el cumplimiento adecuado de sus deberes en tiempo de paz, todos los funcionarios oficiales que puedan tener contacto directo con los barcos, instalaciones o servicios portuarios deberán recibir una instrucción apropiada para defenderse del sabotaje y del espionaje.

Se recordará que el sabotaje de las actividades marítimas puede revestir una gran variedad de formas, aparentando ser descuido, negligencia, accidente, o resultado de dificultades del trabajo. Puede ser de interés la siguiente lista de procedimientos de sabotaje marítimo, aunque no sea exhaustiva: a) Colocación de minas al lado o cerca de la popa de un buque surto en el puerto; b) Introducción de bombas incendiarias o de explosión en la carga, correo, equipaje, pertrechos u otros bultos llevados a bordo o sobre los muelles. (Estas bombas pueden variar en tamaño desde la gota de ácido hasta los bultos de más de 100 kilos, y ser de aspectos muy diferentes). A veces, los productos químicos necesarios pueden ser reducidos a polvo y encerrados en sobres o en objetos con forma de lápiz; otras veces se guardan en latas, libros o pequeños fardos; o simulan la forma de trozos de carbón, papas, etc.; c) Introducción de esmeril en el aceite lubricante; y de agua, cera o ácidos en el combustible; d) Estropeo intencional de máquinas, controles de gobierno del barco u otros aparatos; y trabajo deficiente o uso intencional de materiales defectuosos en las reparaciones; e) Trabajo deficiente o uso intencional de materiales defectuosos en las instalaciones eléctricas: f) Creación de riesgos de incendio a bordo de los barcos o en los muelles mediante la acumulación intencional de deshechos o descuido también intencional en el retiro de los mismos; g) Uso descuidado de herramientos, especialmente las que despiden chispas, en las materias combustibles o mercaderías corruptibles; i) Suministro subrepticio o no autorizado de bebidas espirituosas a la tripulación; j) Introducción de gérmenes o drogas en el agua potable o en las bebidas alcohólicas.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO 24

Se deberá recalcar durante el adiestramiento el hecho de que una conversación o una conducta imprudente, por parte de las personas empleadas en los buques o instalaciones portuarias o en operaciones relacionadas con éstos, puede conducir a la destrucción, daño o demora de los servicios de transportes marítimos, y hacer peligrar la seguridad económica y la defensa militar de la nación y del continente.

4. Patrullas de voluntarios.

En ciertos casos, puede ser conveniente enrolar voluntarios para los servicios de patrulla. Esto es sumamente indicado para los casos en que sea necesario obtener un aumento considerable de los servicios de patrulla disponibles en aguas portuarias y en zonas costeras. Si se presenta la oportunidad puede resultar conveniente enrolar a los voluntarios en una organización de reserva naval o militar especial para servicios provisorios. En todos los casos, dichos voluntarios estarán sujetos a una previa investigación y a debida vigilancia por parte del personal ordinario.

B. — PERSONAL PARA LA IDENTIFICACIÓN E INSPECCIÓN DE PERMISOS

1. Inspectores.

Los reglamentos exigirán de todo propietario o encargado de un buque surto en el puerto, o de un servicio portuario, que aposten a un inspector calificado de identificación en cada entrada de dicho buque o servicio, siempre que se resuelva delegar la administración del sistema de permisos a los propietarios particulares o sus representantes. De otro modo, las reglas relativas al personal a que se refiere este parágrafo B deberán ser aplicadas por el Prefecto del Puerto.

En todos los casos es conveniente que el Prefecto del Puerto establezca un método de selección de las personas leales; a quienes se puede asignar cargos de confianza tales como el de inspector de identificación,

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

responsable del cumplimiento satisfactorio de los reglamentos de identificación y permisos. Los inspectores de identificación deberán estar completamente familiarizados con las reglas que rigen el sistema de identificación y permisos, debiendo recibir instrucción con respecto a los problemas de espionaje y sabotaje que puedan encontrar en el cumplimiento de sus deberes.

Aunque es conveniente que el Prefecto del Puerto dé su visto bueno a los inspectores de identificación, deberá entenderse claramente que la responsabilidad financiera o de toda otra especie, por empleo de estos inspectores, recae en los propietarios y encargados de buques y servicios portuarios.

2. Responsabilidades.

Los inspectores de identificación deberán ser responsables del cumplimiento estricto de los reglamentos de carnets de identificación y permisos, sin tener en cuenta para nada la identidad de la persona que trata de introducirse. No deberá hacer ninguna deferencia el hecho de que esa persona sea muy conocida por el inspector ni el puesto que la misma desempeñe.

Los inspectores deberán ser siempre apoyados por los funcionarios superiores en el cumplimiento estricto de las reglas, y aquellos que dejen de observarlas, deberán ser penados severamente.

Además, los inspectores de identificación desempeñarán los servicios de guardia y vigilancia, que quepa esperar de ellos, según las circunstancias particulares de cada caso.

Los inspectores de identificación que también actúan como guardias y vigilantes, recibirán el adiestramiento adicional que puedan requerir a fin de permitirles ayudar eficazmente en la protección de los servicios portuarios.

C. — PROTECCIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

1. Guardias y vigilantes.

Los reglamentos exigirán que cada propietario o encargado de muelles y otros servicios portuarios proporcionen un cierto número de guardias y vigilantes fijos y circulantes.

Además del inspector, deberá haber en cada entrada, por lo menos, un hombre en los extremos del muelle.

Siempre que un buque esté atracado a un muelle o dársena, deberá establecerse en este último una vigilancia especial, que consista en un hombre en cada planchada, y de dos más, una a cada extremo del navío.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Habrá una patrulla de guardas circulantes que hagan recorridos frecuentes pero irregulares, a fin de mantener continua vigilancia sobre las personas autorizadas para entrar, y contralorear la presencia y el trabajo de los guardas y vigilantes fijos.

Los deberes de los guardas y vigilantes de muelles deberán incluir el cumplimiento de los reglamentos de seguridad y de obscurecimientos y la cooperación con la patrulla marítima para la protección de los servicios portuarios y buques atracados.

Estos guardas deberán ser responsables del cumplimiento de la prohibición de no fumar en los muelles y otras instalaciones portuarias y conservar despejados los muelles de basuras y deshechos, a fin de evitar incendios y acelerar las operaciones de carga. Los guardas y vigilantes deberán saber tomar medidas de emergencia y cooperar con el servicio de bomberos del puerto, en casos de incendio producidos en sus respectivos puestos.

Estarán obligados a impedir el acceso a los muelles y servicios por tierra y por el lado del mar, de lanchas, remolcadores, chalupas y otras embarcaciones y cooperar con la patrulla marítima a este respecto.

2. Adiestramiento y autoridad.

En todos los casos, se deberán adiestrar convenientemente los guardas y vigilantes para el cumplimiento de sus deberes, dándosele una instrucción calara con respecto a la autoridad y responsabilidad que les incumbe.

El programa de adiestración incluirá instrucciones completas sobre problemas de espionaje y sabotaje, y de la necesidad de adoptar precauciones contra la negligencia y la demora innecesaria en la partida de buques. (Véase el párrafo sobre "Adiestramiento", sección "A").

Los guardas y vigilantes estarán completamente familiarizados con el equipo y los reglamentos de incendios, obscurecimientos, y sobre el contralor general de personas dentro de las zonas y servicios objeto de fiscalización. Deberán realizarse frecuentes ejercicios a fin de probar su eficiencia en los casos de incendio y obscurecimiento, y desarrollar la coordinación debida con los funcionarios portuarios.

Dado que los guardas y vigilantes pueden tener necesidad, en el cumplimiento de sus deberes, de efectuar arrestos, es conveniente que se otorgue esta facultad específicamente y que se determine con claridad.

Se prestará atención a la conveniencia de armar a los guardas y vigilantes, según el grado de confianza de estos funcionarios y los riesgos que puedan encontrar en el cumplimiento de sus deberes.

Si se deseara someter a los guardas y vigilantes a un adiestramiento

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

y disciplina militar, y existiera una organización de reserva militar o naval, puede ser conveniente enrolarlos para servicios temporarios, aunque sean pagados por el propietario o encargado del servicio portuario y presten únicamente servicios de vigilancia portuaria.

3. Cumplimiento de los reglamentos.

El Prefecto del Puerto tendrá facultades para prohibir el uso de cualquier muelle o servicio portuario que no estuviese debidamente protegido por guardas o vigilantes. Deberá exigirse a los propietarios y encargados que mantengan un personal adecuado para asegurar la protección de sus bienes.

En los requerimientos de emergencia debidos a un movimiento inesperadamente considerable, el Prefecto del Puerto deberá proporcionar guardas oficiales adicionales, a pedido y a costa de los propietarios y encargados de los servicios portuarios.

D. — PROTECCIÓN A LOS BARCOS EN EL PUERTO

1. Vigilancia de los buques.

Los reglamentos exigirán que se establezca una vigilancia permanante para impedir que personas no auotrizadas entren abordo, sea por mar o por tierra, para conservar los barcos limpios y en buen orden, como medida protectora contra accidentes debido a la negligencia o sabotaje, y para poder afrontar cualquier maniobra inesperada del buque en el puerto. Con este fin, se apostará un guarda a bordo, en cada planchada; otros guardas adicionales en la proa y en popa, en la sala de máquinas, en el ojo de la hélice, sobre el puente, en el cuarto de la radio y en los depósitos de municiones o armas; y otros guardas deberán vigilar los compartimentos abiertos, pasadizos (frecuentados o no), las escotillas de carga y otros lugares donde se manejan materiales.

2. Patrulla.

Además, se establecerá una patrulla móvil a bordo, con fines de inspección general. Esta patrulla deberá tomar precauciones especiales relativas a los pasajes, escaleras entre los puentes, botes salvavidas, pañoles de víveres, tragaluces y timonera, y deberán encargarse especialmente de hacer cumplir los reglamentos de obscurecimiento y sabotaje, tal como ha sido señalado en el capítulo V.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO 29

3. Guardias adicionales.

La responsabilidad fundamental para el mantenimiento de vigilancias apropiadas en los buques surtos en el puerto, corresponderá siempre al Capitán del buque o al agente marítimo, pero deberán tomarse medidas para que el Prefecto del Puerto, a pedido y a costa del capitán del buque o de los agentes, proporcione guardas adicionales y un personal especializado de información para situaciones de emergencia y para casos especiales que puedan requerir un mayor número de guardas abordo, susceptibles de ser proporcionados por los miembros de la tripulación y otro personal privado.

4. Cumplimiento de los reglamentos.

El Prefecto del Puerto deberá ser expresamente autorizado para rechazar permisos de desembarco de pasajeros, oficiales o tripulantes, de cualquier buque que haya llegado, a menos que se tomen medidas adecuadas para una vigilancia segura a bordo mientras está el barco en el puerto. Estas medidas serán correlacionadas con los requisitos para el otorgamiento de carnets de identificación y permisos a expedirse a quienes estén en un barco surto temporariamente en el puerto, como ya ha sido señalado en el capítulo IV.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO 80

ÍNDICE

Resolución

Pág.

Sobre protección de zonas y servicios portuarios 3

Recomendaciones y sugestiones sobre protección de zonas y servicios portuarios

Capítulo I. — Plan y objetivos generales 5

Capítulo II. — Indicaciones para la organización de la protección portuaria .. 11
A. Organización nacional 11
B. Administración local 13

Capítulo III. — Zonas de seguridad y reglamentos 17
A. Zonas portuarias en la costa 17
B. Aguas portuarias 18
C. Zonas costeras 20

Capítulo IV. — Fiscalización de personas en las zonas sometidas a contralor 23
A. Sistema de identificación 24
B. Permisos 27
C. Rechazo o expulsión 32

Capítulo V. — Precauciones adicionales para la administración portuaria .. 35
A. Prevención contra incendio 35
B. Protección contra incendios 37
C. Manejo de explosivos 39
D. Oscurecimientos 40
E. Partida rápida de los buques 41
F. Información sobre movimiento marítimo 43

Capítulo VI. — Personal de seguridad 45
A. Personal para la Administración Portuaria 45
B. Personal para la identificación e inspección de permisos 47
C. Protección de los servicios portuarios 48
D. Protección a los barcos en el puerto 50

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
21

Este impreso se terminó el
día 1.º de Julio de 1943
en los Talleres Gráficos de
A. Monteverde y Cía.
Treinta y Tres 1475
Montevideo
Uruguay

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 39

Buenos Aires, julio 30 de 1943.

D. A. P.
U. I.

XXI

Señor Subsecretario:

Tengo el agrado de dirigirme a S.S. para hacerle llegar un ejemplar del folleto editado por el Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política (Montevideo) que contiene la Resolución XXI aprobada por dicho organismo sobre "Protección de Zonas y Servicios Portuarios" - De acuerdo al texto de la misma se solicita que su contenido sea puesto en conocimiento de aquellos que, de algún modo, intervienen en el tráfico marítimo.

Me es grato, igualmente, expresarle que esta comunicación se efectúa sin perjuicio de hacerla oportunamente a la Comisión Interministerial Coordinadora de Medidas Policiales y Judiciales.

Saludo a S.S. con atenta consideración.

MINISTERIO
RELACIONES EXTERIORES
7 0 JUL 1943
Dirección
General Asuntos Políticos

ROBERTO GACHE
SUBSECRETARIO
de Relaciones Exteriores

A S.S. el Señor Subsecretario de Obras Públicas,
Doctor Antonio J. Bertolini.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES * FOLIO 33

Buenos Aires, julio 30 de 1943.

D.A.P
U.I.

XXI

Señor Jefe de Secretaría:

Tengo el agrado de dirigirme a S.S. para hacerle llegar un ejemplar del folleto editado por el Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política (Montevideo) que contiene la Resolución XXI aprobada por dicho organismo sobre "Protección de Zonas y Servicios Portuarios" - De acuerdo al texto de la misma se solicita que su contenido sea puesto en conocimiento de aquellos que, de algún modo, intervienen en el tráfico marítimo.

Me es grato, igualmente, expresarle que esta comunicación se efectúa sin perjuicio de hacerla oportunamente a la Comisión Interministerial Coordinadora de Medidas Policiales y Judiciales.

Saludo a S.S. con atenta consideración.

MINISTERIO
RELACIONES EXTERIORES
* 10 JUL 1943 *
Dirección
General Asuntos Políticos

ROBERTO GACHE
SUBSECRETARIO
de Relaciones Exteriores

A S.S. el Señor Jefe de Secretaría de Marina,
Capitán de Navío Ernesto Basilico.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Reservado

Sirva S.E. el Señor Ministro Sup. 23 - T. XVII

Delegado del Gobierno Argentino
al Comité Consultivo de Emergencia
para la Defensa Política

del Funcionario de Contacto y

Enlace.-

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
34

Montevideo, julio 24 de 1943.

XXI

Señor Ministro:

Tengo a honra dirigirme a V.E. adjuntando el texto de la resolución n° 21 del Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política, aprobada en la sesión del 11 de junio ppdo., sobre "Protección de Zonas y Servicios Portuarios".

Oportunamente remitiré al Ministerio varios ejemplares del folleto titulado "Recomendaciones y sugestiones para la protección de zonas y servicios portuarios" con el objeto de que, si V.E. lo considera oportuno, si distribuyan entre los funcionarios públicos o empleados particulares que intervengan de algún modo en el tráfico marítimo.

El Comité me encarga, señor Ministro, que en mi carácter de Funcionario de Enlace entre esa Institución y el Gobierno Argentino transmita a ese Comité todas las medidas en vigencia sobre los puntos relacionados sobre la citada resolución n° 21 o las que sean adoptadas para darle efectividad, a fin de que la Secretaría General pueda preparar el informe periódico reglamentario sobre el estado de las recomendaciones del Comité.

Saludo a V.E. con las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

ANOTADO

A Su Excelencia
el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Vicealmirante don Segundo R. Storni.-

Buenos Aires.-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
32

COMITE CONSULTIVO
DE EMERGENCIA
PARA LA DEFENSA POLITICA

Montevideo

XXI

R E S O L U C I O N XXI.

PROTECCION DE ZONAS Y SERVICIOS PORTUARIOS.-

Aprobada por el Comité: 11 de junio de 1943.-
Trasmitida a los Gobiernos: 1º de julio de 1943.-

CONSIDERANDO:

A. Que la Tercera Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas, en su Resolución XVII y en el Memorándum Anexo a la misma, recomendó unánimemente que dichas Repúblicas previnieran y evitaran actos de sabotaje y de espionaje, tomando amplias medidas para proteger y resguardar las zonas e instalaciones portuarias vitales, y encargó asimismo al Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política que estudiara y coordinara las medidas recomendadas en dicha Resolución;

B. Que el Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política recomendó, en su Resolución sobre "Protección de Barcos e Instalaciones Portuarias", aprobada el 26 de junio de 1942, que se tomen ciertas medidas para salvaguardar las zonas marítimas e instalaciones y servicios portuarios a efecto de prevenir actividades de espionaje y la transmisión de informaciones vitales;

C. Que, con el fin de dar cabal y eficaz cumplimiento a la labor que le confió la Tercera Reunión de Consulta, el Comité ha prestado particular atención a varios problemas relacionados con la seguridad de puertos, y ha preparado un folleto titulado "Recomendaciones y Sugestiones sobre la Protección de Zonas y Servicios Portuarios", consagrado a los problemas de la determinación y protección de zonas de control, fiscalización de personas dentro de tales zonas, prevención del espionaje y protección de instalaciones portuarias contra daños de cualquier índole, así como a lo relativo con la organización y el personal para llevar a efecto las medidas del caso,

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
36

EL COMITE CONSULTIVO DE EMERGENCIA PARA LA DEFENSA POLITICA

RESUELVE:

1.- Remitir a cada uno de los Gobiernos de las Repúblicas Americanas, ejemplares del folleto titulado "Recomendaciones y Sugestiones sobre Protección de Zonas y Servicios Portuarios".

2.- Instar a los Gobiernos de las Repúblicas Americanas a que dispongan la distribución inmediata de ejemplares de dicho folleto entre todos los funcionarios públicos cuyas atribuciones tengan relación con la seguridad de los puertos, así como entre los empleados de compañías particulares que intervengan de algún modo en el tráfico marítimo, y a que expidan las instrucciones pertinentes sobre la aplicación de las recomendaciones insertas en el folleto mencionado, que puedan llevarse a cabo dentro de los cuadros administrativos existentes y mediante la utilización de los poderes y jurisdicción actuales.

3.- Recomendar a los Gobiernos de las Repúblicas Americanas, después del estudio y consideración del folleto adjunto, la adopción de las medidas legislativas y administrativas necesarias para llevar a cabo las recomendaciones contenidas en dicho folleto que todavía no están en vigor, a fin de que sus sistemas de seguridad marítima y portuaria puedan alcanzar el más alto nivel de eficiencia.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Reservado

Guerra 88.11. Países Ej. Rep. 23. T. XVII

Delegado del Gobierno Argentino
al Comité Consultivo de Emergencia
para la Defensa Política
del Funcionario de Contacto y
Enlace

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 37

Montevideo, julio 26 de 1943.

XXI

Señor Ministro:

Tengo la honra de dirigirme a V.E. acompañando a la presente ocho ejemplares del folleto titulado "Recomendaciones y sugestiones para la protección de zonas y servicios portuarios", de acuerdo con lo anunciado en mi nota de fecha 24 del corriente.

Según la opinión del Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política que los ha redactado, estos folletos están destinados a ser distribuidos entre los funcionarios públicos o empleados particulares que intervienen de algún modo en el tráfico marítimo.

Aprovecho esta oportunidad para renovar a V.E. las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

ARCHIVO

A Su Excelencia
el Señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,
Vicealmirante don Segundo R. Storni.

Buenos Aires.-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
38

D.A.P.
U.I.
RESERVADA

383

La Secretaría de Relaciones Exteriores tiene el honor de dirigirse a la Embajada argentina en Montevideo para acusar recibo de las siguientes comunicaciones de la Delegación del Gobierno argentino al Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política:

I. de 24 de julio con la que transmite un ejemplar del Primer Informe Anual de dicha entidad.

II. de 24 de julio con la que transmite la Resolución sobre "Protección de Zonas y Servicios Portuarios.

III. de 26 de julio con la que transmite ejemplares del folleto sobre "Protección de Zonas y Servicios Portuarios.

Buenos Aires, julio 30 de 1943.

MINISTERIO
RELACIONES EXTERIORES
9 JUL 1943
Dirección
General Asuntos Políticos

A LA EMBAJADA ARGENTINA EN MONTEVIDEO.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

Guerra 39-45 - País 8ª -
4ª 23 - T. 1ª XVII

Delegado del Gobierno Argentino
al Comité Consultivo de Emergencia
para la Defensa Política

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICIONES
27 SET. 1943
MINISTERIO de RELACIONES EXTERIORES y CULTO
MESA DE ENTRADAS / EXPEDICIONES
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS POLÍTICOS (AMÉRICA)
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 89

Del Funcionario de Contacto y Enlace.-

Montevideo, setiembre 24 de 1943.-

XXI

Señor Ministro:

Tengo a honra dirigirme a V.E. de acuerdo con mi nota de julio 24 de 1943, adjuntando a la presente el Repartido nº 65 que se refiere a "Protección de Zonas y Servicios Portuarios" cuyo anteproyecto fué aprobado en la sesión del 11 de junio ppdo. en el seno del Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política.

1 Anexo.-

ANOTADO

Saludo a V.E. con las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

a recibir

CON EL ANEXO CONFORME

Buenos Aires, octubre 30 de 1943

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
- 8 NOV. 1943
Dirección General Asuntos Políticos

Acúsese recibo.

A Su Excelencia
el señor Ministro del Interior e interino de Relaciones Exteriores y Culto, General de Brigada don Alberto Gilbert.-

Buenos Aires.-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
40

XXI

COMITE CONSULTIVO DE EMERGENCIA

PARA LA DEFENSA POLITICA

Repartido No. 65.

Carpeta 83 1943

PROTECCION DE ZONAS

Y

SERVICIOS PORTUARIOS

Proyecto de Resolución

_____0_____

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
41

ANTEPROYECTO DE RESOLUCION SOBRE LA PROTECCION DE ZONAS Y SERVICIOS PORTUARIOS.-

CONSIDERANDO:

A.- Que la Tercera Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas en su Resolución XVII y en el Memorándum anexo a la misma recomendó unánimemente que dichas Repúblicas previnieran y evitaran actos de sabotaje y de espionaje, tomando amplias medidas para proteger y resguardar las zonas e instalaciones portuarias vitales, y encargó asimismo al Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política que estudiara y coordinara las medidas recomendadas en dicha Resolución;

B.- Que el Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política recomendó, en su Resolución sobre "Protección de Barcos e Instalaciones Portuarias", aprobada el 26 de junio de 1942, que se tomen ciertas medidas para salvaguardar las zonas marítimas e instalaciones y servicios portuarios a efecto de prevenir actividades de espionaje y la transmisión de informaciones vitales;

C.- Que, con el fin de dar cabal y eficaz cumplimiento a la labor que le confió la Tercera Reunión de Consulta, el Comité ha prestado particular atención a varios problemas relacionados con la seguridad de puertos, y ha preparado un folleto titulado "Recomendaciones y Sugestiones sobre la Protección de Zonas y Servicios Portuarios", consagrado a los problemas de la determinación y protección de zonas de contralor, la fiscalización de personas dentro de tales zonas, la prevención del espionaje y la protección de instalaciones portuarias contra daños de cualquier índole, así como la organización y el personal para llevar a efecto las medidas del caso,

EL COMITE CONSULTIVO DE EMERGENCIA PARA LA DEFENSA POLITICA

RESUELVE:

1.- Remitir a cada uno de los Gobiernos de las Repúblicas Americanas, ejemplares del folleto titulado "Recomendaciones y Sugestiones sobre la Protección de Zonas y Servicios Portuarios".

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 42

2.- Instar a los Gobiernos de las Repúblicas Americanas a que dispongan la distribución inmediata de ejemplares de dicho folleto entre todos los funcionarios públicos cuyas atribuciones tengan relación con la seguridad de los puertos, así como entre los empleados de compañías particulares que intervengan de algún modo en el tráfico marítimo, y a que expidan las instrucciones pertinentes sobre la aplicación de las recomendaciones insertas en el folleto mencionado, que puedan llevarse a cabo dentro de los cuadros administrativos existentes y mediante la utilización de los poderes y jurisdicción actuales.

3.- Recomendar a los Gobiernos de las Repúblicas Americanas, después del debido estudio y consideración del folleto adjunto, la adopción de las medidas legislativas y administrativas necesarias para llevar a cabo las recomendaciones contenidas en dicho folleto que todavía no estén en vigor, siempre que sean necesarias o convenientes, a fin de que sus sistemas de seguridad marítima y portuaria puedan alcanzar el más alto nivel de eficiencia.

CAPITULO I.-

Plan y objetivos generales.-

Tiene particular importancia en el momento presente el mantenimiento de facilidades adecuadas para el transporte marítimo entre las Repúblicas Americanas. Los efectos perjudiciales de la destrucción o del daño a los barcos y a las instalaciones portuarias, tanto para las actividades militares como para la economía de todas las Repúblicas Americanas, hacen necesaria la adopción de todas las medidas de protección y de prevención que se juzguen apropiadas para que el tráfico marítimo interamericano continúe con la mayor seguridad, regularidad y rapidez posible y con la máxima utilización del tonelaje disponible.

Es bien sabido que las potencias del Eje han realizado esfuerzos continuos para desorganizar y destruir el tráfico marítimo entre las Repúblicas Americanas mediante ataques militares y navales y actividades subversivas, y es razonable temer que, a medida que sigan encontrándose en crecientes dificultades de orden militar, realicen un es-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 43

fuerzo mayor, por medio del espionaje y del sabotaje, para interferir con dicho tráfico, causando daños o destrucciones de cargamentos, barcos, muelles y otras instalaciones portuarias, y provocando demoras en el movimiento de los barcos.

Las Repúblicas Americanas, reconociendo estos peligros, resultantes de la emergencia presente, han adoptado, en los puertos de todo el Hemisferio, numerosas medidas para asegurar la protección de los barcos atracados, de los muelles y de las instalaciones y servicios portuarios, aunque la extensión y la efectividad de esas medidas, difiere, por supuesto, en cada puerto y en cada país.

A pesar de que mucho se ha hecho ya, todavía mucho queda por hacer para elevar a un nivel mayor de eficiencia los sistemas de seguridad portuaria en las Repúblicas Americanas.

Es propósito de este folleto, por consiguiente, presentar un plan práctico de protección de instalaciones y servicios portuarios que pueda ser usado como base para mejorar y complementar las medidas en vigor en los puertos de todo el Hemisferio, con el fin de obtener una mayor eficiencia, uniformidad y coordinación en la materia, tanto del punto de vista nacional como internacional.

Las sugestiones y recomendaciones en él contenidas, han sido extraídas de las mejores fuentes de información de que disponía este Comité, sobre las prácticas existentes y la experiencia a que se ha llegado en América en los puntos relativos a la seguridad portuaria. Se incluyen recomendaciones acerca del establecimiento de zonas de seguridad y reglas para el contralor de personas dentro de las mismas; sobre el establecimiento de sistemas de identificación y de permisos, sobre precauciones a adoptarse para la prevención de incendios, manejo de explosivos y salvaguardia de la información del movimiento marítimo, así como sugestiones acerca de la organización y personal necesarios para la protección de instalaciones y servicios portuarios.

El folleto, por lo tanto, versa necesariamente sobre muchos temas que han sido ya considerados por los distintos gobiernos en conexión con la administración de puertos y, evidentemente, contiene recomendaciones que están en vigor, en todo o en parte, en ciertos puertos del Hemisferio.

Algunas de las recomendaciones conciernen fundamentalmente con problemas que pertenecen a la jurisdicción de los gobiernos nacionales,

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
44

muchos son procedimientos que pueden ser llevados a cabo por los funcionarios locales que están al frente de cada puerto mediante la utilización de sus poderes y su jurisdicción actual y otros deben depender, necesariamente, de la responsabilidad directa de propietarios particulares o sus representantes, encargados de los barcos y servicios e instalaciones portuarias.

El folleto constituye en parte una prolongación de la Resolución del Comité de 26 de junio de 1942, sobre "Protección de barcos e instalaciones portuarias", y está también directamente vinculado a algunas de las restantes Resoluciones del Comité, que es preciso tener en cuenta en esta materia.

La Resolución del Comité sobre "Protección Interamericana contra el sabotaje", aprobada el 15 de octubre de 1942, señaló algunas directivas amplias de defensa contra esta forma de actividades subversivas, Dos resoluciones del Comité sobre actividades de espionaje, la de Comunicaciones Clandestinas de Radio, de 11 de setiembre de 1942, y la de Censura de Comunicaciones Internacionales, de 9 de febrero de 1943, son extremadamente importantes para salvaguardar el transporte marítimo del ataque y del sabotaje. Además, la Resolución de 23 de julio de 1942 sobre Abastecimiento de Submarinos Totalitarios en las costas de América, recomienda medidas que son esenciales para la formulación de un programa completo de seguridad del tráfico marítimo interamericano. Estas cuatro Resoluciones del Comité, por consiguiente, deben ser consideradas como parte integrante del detallado plan de seguridad marítima que aquí se recomienda.

Capítulo II.- El Capítulo II presenta sugestiones muy detalladas para el establecimiento de una organización de seguridad portuaria y recomienda que se invista de la responsabilidad y de la autoridad necesaria para la protección de los barcos surtos en los puertos, de las bahías e instalaciones portuarias a una Administración de Seguridad Portuaria, presidida por un Director Nacional, con una organización apropiada dotada de ramificaciones regionales y locales, con poderes y personal adecuados para el desempeño de sus funciones, y que mantenga relaciones coordinadas con otras agencias gubernamentales.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 47

El Comité comprende muy bien, por supuesto, que la forma exacta de organización a adoptarse dependerá, en gran medida, de la naturaleza y funciones de las organizaciones que ya están actuando satisfactoriamente en cada país. Las Recomendaciones del Capítulo II pueden resultar innecesariamente detalladas para los requerimientos de algunas de las Repúblicas Americanas. Tendrán, por consiguiente, que ser modificadas en su adopción, por cada país, de acuerdo con las exigencias de la situación y ajustadas a las esferas de jurisdicción ya establecidas en cada Gobierno, a fin de que los resultados deseados puedan obtenerse con un mínimo de alteración en la actual organización administrativa.

Sin embargo, aunque ciertos detalles de las Recomendaciones en el Capítulo II pueden ser considerados como no adaptables a las condiciones locales en algún caso, los puntos fundamentales que se desea destacar son: la necesidad de la centralización de autoridad y la atribución clara y definida de responsabilidades en materia de seguridad portuaria y, finalmente, el establecimiento de una estrecha relación y coordinación con otras dependencias gubernamentales o privadas, cuyas tareas tengan relación con el mantenimiento de la seguridad portuaria.

Capítulo III.- A fin de que todas las instalaciones marítimas vitales puedan estar amparadas por la protección necesaria y que se pueda establecer un contralor sistematizado y regular de los puertos, es deseable que se fijen determinadas áreas portuarias en las costas, bahías y en ciertas regiones costeras, declarándolas zonas de seguridad, dentro de las cuales se ejercerá un estricto contralor y vigilancia de todas las personas, adoptándose las medidas regulatorias y prohibitivas necesarias.

El Capítulo III contiene Recomendaciones acerca del establecimiento de estas zonas, así como sugestiones generales para el contralor dentro de ellas del movimiento de personas, vehículos, barcos y aviones, y la restricción de la posesión de algunos materiales, tales como municiones, gasolina, etc.

Es preciso que se preste el cuidado más detenido, en virtud de altas consideraciones de seguridad, a la determinación de las zonas de Seguridad Portuarias, a fin de que se pueda estar seguro de que todas las áreas realmente vitales quedan comprendidas en dichas zonas.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
46

El mismo cuidado debe tenerse en la promulgación y aplicación de las medidas restrictivas y preventivas recomendadas en tales zonas y sólo la necesidad de la rápida y eficiente salida de barcos permitirá atemperar la inconveniencia o dificultad de tales reglamentaciones.

Capítulo IV.- El Capítulo IV recomienda en detalle un sistema completo de identificación de todas las personas que se encuentren en esas zonas de contralor y, además, el establecimiento de un sistema de permisos que sería administrado de preferencia por las autoridades gubernamentales. Sólo por excepción y siempre bajo el contralor estricto del Prefecto del Puerto podría permitirse que el sistema de permisos fuera administrado por los propietarios y encargados de las compañías privadas para el acceso a los barcos, así como a las instalaciones portuarias más importantes.

El Comité cree que sólo mediante la adopción de estos procedimientos que permitirían el contralor y supervisión de todos los individuos que se introduzcan en esas zonas de contralor, y mediante la concesión de facultades al Prefecto del Puerto para rechazar o expulsar a todas las personas sospechosas, podrá estar asegurada la protección portuaria. Nada más eficaz para ello que impedir la entrada o presencia continua de personas que se sabe o se sospecha son peligrosas para la seguridad del puerto y, en general, prohibir a todo individuo, sin atención a su identidad, entrar o quedarse en los barcos o las instalaciones portuarias más importantes, a menos que tenga razones legítimas para estar allí en ese momento.

Los contralores recomendados en este Capítulo deben ser considerados como básicos para un plan completo de seguridad portuaria. A pesar del hecho de que ciertas recomendaciones para el funcionamiento de los sistemas de identificación y de permisos pueden parecer complicadas, ellas están basadas en experiencias que han sido coronadas por el éxito y en prácticas actuales que han demostrado ser de una aplicación relativamente simple.

La importancia del establecimiento de estos minuciosos sistemas preventivos nunca será suficientemente recalcada.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
47

Capítulo V.- El Capítulo V recomienda ciertas precauciones adicionales destinadas a constituir una salvaguardia adecuada de la integridad y eficaz funcionamiento de los barcos surtos en los puertos y de las instalaciones, protegiéndolos del sabotaje, el espionaje, el descuido y la negligencia. Tienen que ver con la prevención y la defensa contra incendios, medidas precautorias para el manejo de explosivos, previsión de obscurecimientos, rápida partida de barcos y contralor de la información marítima.

Es obvio que el mantenimiento de la mayor eficiencia en el transporte, lo que comprende la rápida y completa utilización de todo el tonelaje disponible, es tan importante para el tráfico interamericano, como la protección de la seguridad de las instalaciones y transportes marítimos. La destrucción, el daño o la demora, provocados por el descuido, la negligencia o la insuficiencia, son tan peligrosos para el tráfico marítimo como la destrucción, el daño o la demora provocados deliberadamente por actividades subversivas, siendo muy a menudo difíciles de distinguir de estos últimos.

Por consiguiente, a pesar del hecho de que un gran número de medidas de seguridad destinadas a proteger a los barcos e instalaciones portuarias, contra lo que puede llamarse riesgos ordinarios, han sido ya adoptadas en los distintos puertos del Hemisferio, es deseable que, en vista de los grandes riesgos que depara la presente emergencia, esas medidas vuelvan a examinarse a la luz de las recomendaciones contenidas en este Capítulo, a fin de que puedan adoptarse todas las precauciones adicionales que requieran las circunstancias actuales.

Capítulo VI.- El Capítulo VI contiene sugestiones para el empleo del personal destinado a efectuar esta policía. La aplicación eficaz de las distintas medidas de seguridad portuaria que se recomiendan en los capítulos anteriores dependen, necesariamente, y en gran medida, de la idoneidad, lealtad y eficiencia del personal empleado para hacerlas efectivas.

Es obvio que el buen éxito de los sistemas mejor planeados de seguridad portuaria, puede en un grado muy importante ser viciado por una administración venal o incompetente. Las recomendaciones de este Capítulo, por consiguiente, se refieren a la selección, adiestramiento

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
48

y deberes de los guardias, vigilantes, inspectores, patrullas y otros individuos empleados en el mantenimiento de la seguridad portuaria. La importancia de una instrucción y adiestramiento adecuados del personal, particularmente de aquellos que ejerzan autoridad y a quienes se asignen mayores responsabilidades, debe ser especialmente señalada.

No se puede confiar exclusivamente en el número para organizar la protección, si el personal es ignorante o mal adiestrado.

Las sugestiones de este Capítulo se destinan, no sólo a las organizaciones portuarias oficiales, sino también a los propietarios o encargados de barcos e instalaciones portuarias, desde que la tarea inmediata de protección de esos barcos e instalaciones, recae en ellos y la responsabilidad de la seguridad portuaria es compartida por esos particulares y por los Gobiernos.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
49

CAPITULO SEGUNDO.-

INDICACIONES PARA LA ORGANIZACION DE LA PROTECCION PORTUARIA.

Como ya ha sido señalado en el capítulo I, la forma de organización a adoptarse, con el fin de proteger las instalaciones y servicios portuarios de las Repúblicas Americanas contra actividades subversivas, dependerá en mucho de la naturaleza y funciones de las organizaciones que ya estén actuando de manera satisfactoria en cada país.

Por consiguiente, las recomendaciones contenidas en este capítulo han sido redactadas en términos generales y deberán ser modificadas a los efectos de su aplicación en los distintos países.

A.- ORGANIZACION NACIONAL.-

AUTORIDAD CENTRAL Y SU JURISDICCION.-

Se recomienda que cada República establezca una Administración Nacional de Seguridad Portuaria, encargada de la protección de los buques, aguas portuarias, muelles y otros servicios e instalaciones portuarios, contra la destrucción, pérdida, daño u obstrucción que provenga de algún accidente, negligencia, sabotaje u otros actos subversivos.

Es muy conveniente, desde el punto de vista administrativo, que cada país centralice en una sola dependencia del Gobierno, la autoridad responsable de la seguridad del Puerto, pudiéndose confiar a una rama de la Policía de Costas, o a otra dependencia del Ministerio de Marina, la protección de la costa contra cualquier ataque. De esta manera será posible que un solo Ministerio del Gobierno tenga a su cargo la seguridad de todo el litoral contra ataques, actos de espionaje y de sabotaje.

En caso de que todos los problemas atinentes a la seguridad portuaria no quedaran debidamente comprendidos en la jurisdicción de la Administración de Seguridad Portuaria, sería conveniente ampliarla, incluyendo no solamente la defensa de los puertos, sino también la protección de todo o parte del litoral adyacente e islas vecinas.

Las playas apartadas, ensenadas, desembocaduras de ríos e islas vecinas, son puntos peligrosos para la seguridad nacional, que no deben descuidarse. En cierta forma, el hecho de que las personas que habitan en esas zonas apartadas no estén muy al tanto de los asuntos internacionales contribuye a exponerlas a la actividad y propaganda del Eje. Además, las dificultades que la vigilancia y control de esas zonas apartadas ofrece, facilita la tarea de los agentes totalitarios.

Existe en esas zonas el grándísimo peligro de un contacto directo de los submarinos y embarcaciones de superficie del Eje, a fin de reabastecerse de combustibles, volverse a armar, aprovisionarse, conseguir pequeñas piezas de repuestos, llevar a cabo pequeñas reparaciones,

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
50

trasladar a agentes del Eje, dar instrucciones a sus agentes y recibir instrucciones o informaciones. Existe también el riesgo de un contacto indirecto con la costa por medio del empleo de embarcaciones menores, canoas y balsas, y el envío de informaciones por intermedio de alguna radio clandestina, señales de luces, reflectores de sol y otras señales.

Director y Ayudantes.- La Administración Nacional de Seguridad Portuaria estará a cargo de un Direcyor de Seguridad Portuaria, con amplios poderes para dictar cualesquiera reglamentos, ordenes o instrucciones que fueran necesarios para llevar a cabo sus cometidos.

Se asegurará el cumplimiento de los reglamentos, ordenes e instrucciones mediante el establecimiento de sanciones penales adecuadas.

Puede resultar conveniente en muchos países, que el Director de Seguridad Portuaria sea secundado por un grupo de funcionarios responsables ante el mismo.

Si a la Administración de Seguridad Portuaria se le concediera jurisdicción sobre el litoral, así como sobre los puertos, todo el litoral debería dividirse en una serie de distritos contiguos, cuya extensión y límites variarán a la geografía de cada país.

El punto céntrico de cada distrito de defensa deberá ser un puerto importante, pero la jurisdicción del funcionario encargado del distrito se extenderá al litoral adyacente, incluyéndose en éste las zonas apartadas hasta los límites del distrito contiguo.

En los países que posean un extenso litoral y puertos numerosos, será conveniente establecer un sistema de distritos de defensa, aún en el caso de que la protección de las zonas del litoral, con excepción de los puertos, esté confiada a alguna otra organización que no sea la Administración de Seguridad Portuaria.

Coordinación.- Al planear la organización de la Administración de Seguridad Portuaria, deberá prestarse rigurosa atención a los procedimientos que permitan obtener una eficiente coordinación de su labor, con otras dependencias afines del Gobierno, tales como la Aduana, el Servicio de Inmigración, Correos, Censura, Policía Nacional y distintas dependencias de los Gobiernos Municipales y autoridades regionales.

Para la adecuada protección de las zonas terrestre del puerto, es de capital importancia delimitar las respectivas esferas de autoridad, a fin de evit ar los posibles conflictos de atribuciones entre la organización de defensa portuaria y las demás competentes en la zona. La Policía terrestre, generalmente deberá tener a su cargo la protección de los servicios terrestres, mientras que los marítimos estarán bajo la responsabilidad de las autoridades portuarias, pero, en asuntos relacionados con la defensa del puerto, la autoridad de la Administración de Seguridad portuaria deberá ser preponderante.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
57

B.- ADMINISTRACION LOCAL.-

Prefecto del Puerto.- En cada puerto importante del país, las medidas de administración de defensa portuaria deberán estar a cargode un Prefecto del Puerto.

En la mayoría de los casos, sería de desear que el Prefecto del Puerto fuera un Oficial Naval. No obstante, se pueden conseguir resultados igualmente satisfactorios con funcionarios civiles que posean las condiciones requeridas.

Si el cargo de Prefecto del Puerto existiera ya con otras finalidades y no fuera conveniente asignarle a este cometidos adicionales, debería designarse un nuevo oficial local con el título de Administrador de la Seguridad Portuaria.

El Prefecto del Puerto (o el Administrador de la Seguridad Portuaria) deberá ser responsable ante el Administrador del Distri ante el Director Nacional de Seguridad Portuaria, según sea la organización de la Administración de Seguridad Portuaria.

Jurisdicción.- La jurisdicción del Prefecto del Puerto puede ser limitada a un solo puerto principal, o incluir aquellos puertos de menor importancia, situados en las proximidades y cuya defensa también pueda ser dirigida convenientemente por él.

Si un Prefecto del Puerto tuviera jurisdicción sobre varios puertos, sería conveniente designar Sub-Prefectos que se hagan cargo de los problemas locales de los puertos de importancia secundaria. Puede ser conveniente, además, en los países que poseen litoral reducido y pocos puertos, que la jurisdicción del Prefecto del Puerto incluya las zonas costeras adyacentes y las islas vecinas, y que se sustituya a los funcionarios encargados de cada distrito por Prefectos de Puerto, a fin de simplificar la estructura administrativa.

Funciones.- El Prefecto del Puerto será el funcionario encargado de llevar a cabo, dentro de su jurisdicción los planes de acción y reglamentos que dicte el Director de Seguridad Portuaria.

Serán funciones del Prefecto del Puerto, entre otras, dar cumplimiento a las leyes nacionales referentes al embarque, control de fondeaderos y movimientos de buques, y formular los reglamentos especiales apropiados para circunstancias extraordinarias.

Además, el Prefecto del Puerto tendrá a su cargo la aplicación de las distintas medidas tratadas en los siguientes capítulos sobre la protección del puerto, buques, muelles y otros servicios e instalaciones portuarios, contra sabotaje y accidentes ocasionados por negligencia; sobre contralor del manejo de explosivos y otras cargas peligrosas, y sobre la administración de la zona de seguridad portuaria y sistemas de identificación y otras medidas de seguridad.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
12

Al Prefecto del Puerto se le deberá otorgar amplias facultades para llevar a cabo sus cometidos. Entre ellas deberá incluirse la de expedir reglamentos locales, siempre que fueran necesarios para la seguridad de las puertas y zonas costeras sometidas a su jurisdicción.

Por ejemplo, las condiciones no satisfactorias del servicio del muelle u otros servicios portuarios pueden ser ocasionados por falta de una buena vigilancia, por iluminación inadecuada, peligro de incendio, deficiencia en los medios de protección contra incendios, maquinarias poco seguras, sin reparar o en desuso, tumultos internos o causas similares. Siempre que el Prefecto del Puerto considere que tales condiciones ponen en peligro la seguridad de los buques o de las instalaciones portuarias, deberá tener facultades para prohibir el uso de ese muelle o del respectivo servicio portuario, y ordenar el retiro de cualquier nave allí amarrada; de toda persona que allí se encuentre cualquiera sea su relación con el servicio; o de los materiales o equipos depositados.

Se deberá proporcionar al Prefecto del Puerto el personal necesario para llevar a cabo sus cometidos. El número de personas que necesite, como es natural, variará de acuerdo a la extensión de los mismos.

Comité Coordinador.- Además, es conveniente organizar un Comité de representantes de todas las agencias públicas y privadas, relacionadas directamente con la seguridad portuaria, a fin de ayudar y aconsejar al Prefecto del Puerto, especialmente en vista de que, en muchos casos, será preciso delegar la autoridad y responsabilidad necesarias para el cumplimiento de las medidas de seguridad en los propietarios privados y los encargados, los cuales estarán solamente sujetos a la supervisión y aprobación general del Prefecto del Puerto.

Este Comité pude prestar mucha ayuda al utilizar los servicios de varias organizaciones representadas por sus miembros, a fin de conseguir la mayor cooperación posible para el cumplimiento del programa general de defensa portuaria. El funcionamiento de este Comité deberá, en todo momento, estar sometido a la autoridad superior del Prefecto del Puerto.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
53

CAPITULO III.-

ZONAS DE SEGURIDAD Y REGLAMENTOS

A fin de organizar en forma sistemática la protección del puerto, y de las zonas costeras adyacentes en los casos mencionados en el Capítulo I[1], es conveniente establecer "Zonas de Seguridad" de la manera siguiente: (1) Zonas portuarias en la costa; (2) aguas portuarias; (3) zonas costeras. Deberán adoptarse con fines de seguridad, reglamentos apropiados para el contralor de personas dentro de dichas zonas.

A.- ZONAS PORTUARIAS EN LA COSTA.

Zonas de contralor.- El Prefecto del Puerto determinará ciertas zonas terrestres dentro de las cuales deberá controlarse, por motivos de seguridad el movimiento de las personas y vehículos.

En general, estas zonas deberán comprender todas las tierras ribereñas del puerto, incluyendo muelles, dársenas, embarcaderos, buques amarrados, diques secos y astilleros, talleres, fábricas y depósitos adyacentes.

En ciertos casos puede ser conveniente extender estas zonas en forma de una circunferencia que rodee las instalaciones enunciadas más arriba.

Acceso.- Se deberá solicitar a los propietarios y encargados de las instalaciones que estén en las zonas mencionadas, que las rodeen de la mejor manera posible con cercos u otros obstáculos, de manera que el acceso desde tierra sea sólo posible a través de un número limitado de entradas, cada una de las cuales deberá ser custodiada por un vigilante o inspector.

Se deberá controlar rigurosamente el acceso desde el mar a dichas zonas, mediante una inspección y una vigilancia coordinada a cargo de guardianes de tierra y de patrullas marítimas.

Entrada.- Se deberá reglamentar rigurosamente la entrada --tanto por vía marítima como por vía terrestre-- de toda persona que pretenda introducirse en las zonas de contralor que acaban de mencionarse.

El ideal sería que toda persona admitida fuera sometida a una investigación a fin de impedir la entrada de cualquier individuo peligroso para la seguridad del puerto o para la seguridad nacional. Sin embargo, dicha investigación no podría realizarse adecuadamente en la mayoría de los casos, en el propio lugar de entrada y en el momento en que una persona pretendiera ser admitida en la zona.

En su lugar, y como un sucedáneo de orden práctico, se propone identificar debidamente a toda persona admitida a dicha zona. Se propone un procedimiento de identificación en el capítulo 4o. de este folleto.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
54

Además, la admisión a los buques o a los servicios portuarios de importancia deberá ser restringida por medio de un sistema de pases o permisos tal como se recomienda en el capítulo referido.

No deberá permitirse a ninguna embarcación auxiliar del puerto que se aproxime a los muelles o buques amarrados, salvo para operaciones autorizadas, ni que permanezca al costado del buque más tiempo que el requerido para su trabajo.

Reglamentos adicionales.- Se deberá facultar al Prefecto del Puerto para que dicte y haga dar cumplimiento a los reglamentos locales adicionales indispensables para la seguridad de los buques e instalaciones portuarias en las zonas sometidas a contralor.

Se deberá prohibir terminantemente que en los alrededores de las zonas controladas vague o deambule cualquier persona, esté o no contratada en actividades marítimas.

Además, deberá prohibirse terminantemente que quienes no sean guardias, vigilantes, inspectores u otras personas debidamente autorizadas por el Prefecto del Puerto, porten armas de fuego u otros instrumentos peligrosos.

B.- AGUAS PORTUARIAS.-

Control del Tráfico.- El Prefecto del Puerto, ajustándose a los reglamentos generales del Director General, deberá estar autorizado para controlar todo tráfico en las aguas portuarias.

Dicho contralor es necesario, no solamente para impedir la aglomeración y los accidentes marítimos, sino también para custodiar los buques e instalaciones portuarias, impidiendo la aproximación por mar no autorizada.

En cada puerto, el Prefecto deberá designar sitios para fondeaderos, a fin de impedir la aglomeración y acelerar las operaciones de carga y descarga. Al designar fondeaderos se deberán tener en cuenta las exigencias de seguridad, conjuntamente con las consideraciones de conveniencia.

Permisos para los barcos.- El Director de la Seguridad Portuaria deberá expedir una reglamentación general disponiendo que ningún barco pueda entrar, o realizar maniobras en aguas portuarias, o salir de ellas, sin un permiso del Prefecto del Puerto que lo habilite para efectuar tales operaciones.

En aguas que no tengan importancia estratégica, y en las cuales no se hallare ningún servicio importante, el Prefecto del Puerto deberá estar autorizado para expedir un permiso general a las embarcaciones auxiliares del Puerto, pequeños barcos locales, etc.

Los permisos generales, en aguas que tengan importancia estratégica o en zonas donde estén ubicados servicios importantes, deberán expedirse después de haberse identificado el propietario y todo su personal y haber dado pruebas satisfactorias de su lealtad a la defensa nacional y continental, de acuerdo con las indicaciones del Capítulo IV.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
16.

La misma consideración deberá prestarse a las posibles restricciones y control de los viajes efectuados por la costa. Como mínimo, se exigirá a todos que lleven siempre consigo los documentos que acrediten su identidad (ver capítulo IV) para presentarlos cada vez que les fueren solicitados por el funcionario competente.

Contralor de la aviación.- Excepción hecha de las líneas comerciales con horarios fijos, se prohibirá a la aviación no militar todo vuelo a lo largo de la costa, dentro de la costa o por la costa hasta una distancia prudencial. El viaje de las líneas comerciales de aviación sobre la zonas osteras, estará sometido a un contralor riguroso.

El transporte de pasajeros en las líneas comerciales de aviación que toquen en zonas costeras, deberá limitarse a personas de probada lealtad para con la defensa nacional y continental. Todas las demas deberán solicitar permisos especiales al Ministerio de Gobierno correspondiente.

Deberá realizarse una investigación minuciosa de la lealtad de la tripulación de las líneas comerciales de aviación para con la defensa nacional y continental.

No podrán los pasajeros ni tripulantes llevar a bordo de los aviones máquinas fotográficas y radios. En caso contrario, éstos deberán ser lacrados durante los vuelos. Cuando el avión esté volando por encima de puntos estratégicos o adyacentes, deberán cubrirse las ventanas o apagar las luces de los compartimentos de pasajeros.

Contralor de la posesión de ciertos artículos.- En interés de la seguridad contra comunicaciones clandestinas, deberá limitarse rigurosamente o prohibirse, en las zonas costeras, la tenencia de trasmisores de radio o receptores, lámparas de señales, etc.

En las playas apartadas y en las islas vecinas a éstas deberá prohibirse rigurosamente el almacenaje de armas no autorizadas, de municiones, aceite y gasolina.

Patrullaje y vigilancia.- Deberán tomarse las medidas del caso para contar con un servicio de patrullaje y personal y equipos de vigilancia adecuados. Los equipos de transporte rápido como, por ejemplo, aeroplanos de patrullaje, buques y automóviles son sumamente útiles. Sin embargo, estos pueden ser reforzados por embarcaciones pequeñas, canoas, caballos, etc. Siempre que fuera posible disponer de un equipo especializado, éste deberá ser utilizado para localizar submarinos, bases de abastecimiento y radios clandestinas.

Se establecerán y equiparán en lo posible los distintos puestos de patrulla de cada zona costera, de modo tal que puedan comunicarse con otras patrullas de la misma zona o de zonas adyacentes a ella.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
57

CAPITULO IV.-

FISCALIZACION DE PERSONAS EN LAS ZONAS SOMETIDAS A CONTRALOR.

Para la protección de buques, muelles y otras instalaciones importantes en las zonas mencionadas, contra el sabotaje, el espionaje y las demás actividades subversivas, el Director Nacional de Seguridad Portuaria, deberá expedir reglamentos destinados a dar cumplimiento a dos propósitos específicos: (1) Prevenir la entrada o presencia continua en los barcos e instalaciones portuarias, de personas que se sabe o se sospecha son peligrosas para la seguridad del Puerto, o cuya presencia en dichas zonas pueda ser contraria a la seguridad nacional y, (2) prohibir a todo individuo, sin atención a su identidad, la entrada o la permanencia en los barcos e instalaciones portuarias más importantes de estas zonas, a menos que tenga razones legítimas para estar allí en ese momento.

Estos propósitos pueden ser realizados mediante el establecimiento de un sistema de contralor de personas basado en los siguientes principios básicos: (1) Que toda persona que pretenda ser admitida en las zonas controladas, con cualquier propósito, debe llevar un "Carnet de Identificación para fines de Seguridad Portuaria", expedido por el Prefecto del Puerto; (2) Quetodas las personas, sin atención a su identidad que deseen ser admitidas en un buque anclado o amarrado o en alguna instalación portuaria importante, ya sea que provengan de tierra o del mar, deban llevar, además del carnet mencionadoen el número al anterior, un pase o permiso para entrar al barco o a la instalación respectiva. Este permiso deberá ser otorgado por el propietario o encargado del navió o de la instalación portuaria; (3) Que el Prefecto delPuerto tenga la facultad, así como el deber, de rechazar o expulsar de los buques y de las instalaciones a toda persona cuya presencia se considere peligrosa para la seguridad portuaria o para la seguridad nacional.

A.- SISTEMA DE IDENTIFICACION.

1.- Carnets de Identidad.

La Oficina del Prefecto del Puerto deberá ser la única autorizada para expedir carnets de identificación con fines de Seguridad Portuaria en la forma y condiciones que el Director Nacional de Seguridad Portua-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES * FOLIO 18

ria uniformemente prescriba, debiendo cada una de esas tarjetas llevar claramente estas palabras: "PARA FINES DE IDENTIDAD SOLAMENTE".

En los países en los cuales ya ha sido establecido un sistema de identificación general de extranjeros (como se recomienda en las Resoluciones del Comité sobre Registro de Extranjeros y Cédulas de Identidad), ésto debería coordinarse con el sistema de Identificación de Seguridad Portuaria, observando las normas mínimas que aquí se recomiendan.

Las autoridades y el público deberán entender claramente que el Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria es diferente del pase o Permiso requerido para la admisión a ciertos lugares de la zona controlada. La tarjeta de identificación no es un pase o permiso, sino un requisito previo para la obtención del mismo.

Peticionantes. Los peticionantes de Carnets de Identificación de Seguridad Portuaria deberán suministrar : (1) prueba de ciudadanía o de su calidad de extranjero, con determinación de su orígen, (2) una o más fotografías, y (3) cualquier otra información pertinente que puedan exigir las autoridades. Además, la Oficina del Prefecto de Puerto deberá tomar, si fuere posible, la impresión digital de cada peticionante, debiendo cotejar las impresiones digitales con las fichas de la Policía Nacional y local.

En caso de personas cuya presencia en los buques o en los servicios e instalaciones portuarias sea requerida por motivos de su ocupación o empleo, y a quienes, por consiguiente, se les puede dar pases permanentes para entrar a esos lugares--es conveniente que se les exija que sus solicitudes estén respaldadas por personas de solvencia moral, o asociaciones o firmas comerciales acreditadas. Los fiadores deberán ser informados de la responsabilidad que asumen al certificar al Prefecto de Puerto que la presencia del solicitante en los buques o servicios portuarios no será perjudicial a la seguridad nacional.

A pesar de las probables dificultades que esto encierra, sería sumamente deseable hacer lo posible para tomar la impresión digital de los solicitantes y cotejarla con las registradas por las autoridades policiales. El propósito de este procedimiento es eliminar de inmediato a todos los peticionantes cuyo prontuario revela que han participado en actividades subversivas u otros delitos que indiquen que la presencia de estas personas en las zonas controladas es peligrosa para la seguridad del puerto o perjudicial para la defensa nacional.

Contenido del Carnet. El Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria deberá contener el nombre, descripción morfológica, fotografía, impresión digital y firma del poseedor, dispuestos de tal manera que sea difícil o imposible la sustitución. En todo caso, el sello oficial del Administrador de Seguridad Portuaria o del Prefecto del Puerto deberá estar colocado de tal manera en el Carnet, que queden sellados el nombre, fotografía, impresiones digitales y la firma del poseedor, a fin de disminuir las posibilidades de sustitución o falsificación.

Todos los carnets en blanco deberán ser numerados e impresos en una misma imprenta. Esto ayudará a descubrir cualquier pérdida de carnets en blanco y a tomar medidas preventivas contra el uso ilegal de los mismos. Además, deberá señalar el Prefecto del Puerto, el número de serie local al expedir el Carnet de Identificación, en un espacio dis

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
59

puesto para tal fin.

Para los casos en que se expida temporalmente un Carnet de Identificación, deberá reservarse un espacio a fin de indicar la fecha de vencimiento del mismo. En ciertos casos puede también ser conveniente reservar espacio con el propósito de indicar que el poseedor está habilitado para el desempeño de un puesto de especial confianza, tal como piloto, vigilante o inspector identificador.

Uso de distintos colores. Se deberán expedir carnets de identificación de Seguridad Portuaria en distintos colores, a fin de que la patrulla policial de las zonas controladas y los agentes encargados de vigilar los pases, puedan distinguir rápidamente a los portadores (1) cuyo trabajo exija su presencia en los buques o en los servicios portuarios, o (2) que son extranjeros nacionales de Estados del Eje o de los Estados a ellos subordinados, o (3) a quienes se les ha otorgado carnets de validez temporaria.

Las siguientes indicaciones para el uso de distintos colores han sido tomadas de la experiencia práctica y del funcionamiento actual de sistemas de identificación y, aunque aparentemente son algo complicadas, han demostrado plena utilidad.

(1) Así, por ejemplo, un color CLARO (tal como el BLANCO) puede ser reservado para aquellos grupos de personas cuyos medios de existencia exigen su presencia por períodos prolongados en buques o en servicios portuarios, tales como:

a) ciudadanos, empleados en buques nacionales de cualquier tonelaje, en carácter de marineros, lancheros o pescadores.

b) ciudadanos o extranjeros nacionales de países amigos, que presten servicios en buques anclados o amarrados o en servicios portuarios, o estén en relación con buques, en carácter de estibadores, verificadores, vigilantes y guardianes.

(2) Se puede usar otro color claro (tal como el CREMA) para ciudadanos o extranjeros nacionales de países amigos, empleados en forma regular en las industrias portuarias o marítimas, tales como astilleros, plantas de energía eléctrica y ferrocarriles.

(3) El mismo COLOR CLARO o uno similar (por ej., AMARILLO) podrá ser utilizado por ciudadanos o extranjeros de algún país amigo que tengan accidentalmente asuntos en los buques, tales como periodistas, prácticos, jornaleros, inspectores; o que ocasionalmente hagan uso de los buques o de los servicios portuarios o marítimos, tales como visitantes, pescadores aficionados, etc.

(4) Se podrá utilizar otro COLOR CLARO (por ej. ROSADO) para identificar a marineros, lancheros o pescadores que sean extranjeros nacionales de un país amigo y que estén empleados en buques nacionales de cualquier tonelaje.

(5) Deberá usarse otro distintivo: COLOR OBSCURO (tal como el ROJO), para los nacionales del Eje o de los Estados a él subordinados. Además, se les deberá dar a los carnets de los nacionales del Eje un período de validez limitada, con la fecha de vencimiento claramente indicada, llevando una marca fácil de reconocer, tal como un agujero u otro signo distintivo, a fin de poder identificar la nacionalidad del poseedor.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
60

(6) Deberá usarse otro distintivo de COLOR OBSCURO (tal como VERDE) para los Carnets PROVISORIOS, los que podrán expedirse a personas que no pueden satisfacer los requisitos necesarios para la identificación permanente. Estos carnets deberán servir para un período de validez de corta extensión.

a) Tratándose de un Carnet Provisorio, expedido a un extranjero, de cualquier nacionalidad, deberá llevar impreso "EXTRANJERO", y si fuera expedido a un nacional de los Estados subordinados al Eje, deberá estar marcado por un agujero u otro signo distintivo para señalar esa circunstancia.

b) Este tipo de Carnet Provisorio no deberá ser expedido a ciudadanos del Eje. A estos deberá expedirse solamente el Carnet de Identificación común que les corresponde, una vez cumplidos todos los requisitos.

Identificación de tripulaciones, etc. Deberán tomarse medidas especiales para identificar a los tripulantes, oficiales y pasajeros de buques surtos en el puerto. La Administración de Seguridad Portuaria y el Servicio de Inmigración y la Aduana conjuntamente, deberán fijar el procedimiento respectivo.

Deberá exigirse a todo buque mercante matriculado en el extranjero que hubiese llegado, la entrega al Prefecto del Puerto de un rol certificado de la tripulación, así como una lista de los tripulantes a quienes se les concedió permiso de desembarco. El Prefecto de Puerto deberá prescribir las condiciones en que este permiso pueda otorgarse. A los tripulantes a quienes se concede el permiso, se les podrá entregar un Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria, cuya validez deberá ser reglamentada de acuerdo a las condiciones del permiso de desembarco. Deberán tomarse precauciones similares con los oficiales y pasajeros del buque, supeditadas a las modificaciones que se consideren oportunas.

B. PERMISOS

Sistema de Permisos. El Director Nacional de Seguridad Portuaria deberá expedir una reglamentación general, en la cual quede establecido que la admisión a todo buque amarrado o anclado y a ciertas construcciones e instalaciones, será rigurosamente controlada por un SISTEMA DE PERMISOS.

Se solicitará del Prefecto de Puerto que proceda, una vez realizado un estudio del puerto, a determinar los servicios que requieran el máximo de protección, a fin de afianzar la seguridad portuaria, debiéndose establecer un sistema de permisos para los mismos. Esta lista deberá incluir por lo menos, a todos los muelles, desembarcaderos o diques corrientemente utilizados por los buques mercantes y de guerra, así como también otros servicios imprescindibles para las operaciones portuarias. Los propietarios y encargados de toda instalación portuaria o marítima deberán elevar una solicitud al Prefecto de Puerto para ser incluídos en la lista oficial, debiendo instárseles a establecer sistemas de permisos, aún cuando sus instalaciones no estuvieran clasificadas como servicios imprescindibles del puerto.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
61

Administración.

El sistema de permisos deberá ser administrado por la Oficina del Prefecto del Puerto. Pero también el Prefecto de puerto podrá delegar en los propietarios y encargados de buques o instalaciones portuarias o marítimas, la administración de dicho sistema, aunque ésta permanecerá siempre supeditada a su aprobación y supervisión y estará a su cargo la coordinación de los diversos sistemas. Esta delegación de funciones facilitaría la tarea del prefecto, dando al sistema de permisos mayor flexibilidad para que pueda ajustarse a las circunstancias existentes en los distintos puertos.

En este caso, los propietarios y encargados de todo buque y servicio para los cuales se exija permiso, deberán someter sus iniciativas sobre el régimen de permisos que se propongan implantar en sus establecimientos, a la aprobación del Prefecto de Puerto. Este deberá tener plenos poderes para aprobar, desaprobar o modificar las proposiciones; controlar el funcionamiento del sistema de permisos privados y ordenar toda modificación que se crea conveniente para el interés de la seguridad del puerto.

Emisión y validez.

Todos los reglamentos deberán disponer que solamente se expida un permiso a las personas que posean Carnets de Identificación de Seguridad Portuaria, expedidos por el Prefecto de Puerto de acuerdo a los planos previamente esbozados. Antes de la entrega del permiso, los funcionarios oficiales o los propietarios particulares o encargados requerirán al solicitante la exhibición de su Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria.

Deberá tenerse especial cuidado de que el término de los carnets de validez provisoria no haya expirado. Deberá también aclararse que la posesión de dicho Carnet de Identificación de Seguridad portuaria no da derecho por sí solo a un permiso. Si a juicio del funcionario oficial o del propietario particular o encargado, la presencia del solicitante en determinado servicio fuera perjudicial a la seguridad del puerto, se podrá denegar el permiso, a pesar de que éste posea un Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria. Se debe llevar una lista completa de todas las personas a las que se ha concedido permisos. Esta lista debe contener el número de serie nacional y local del "Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria". Todos los reglamentos deben disponer que el poseedor de un permiso tenga el derecho a ser admitido al barco o servicio portuario mencionado en aquel, únicamente durante el tiempo necesario para trabajar en él; y que en cualquier momento puede ser revocado ese permiso, y que éste será nulo si fuera presentado por una persona distinta de aquella a quien se expidió.

El propósito de estas medidas es impedir la presencia en los buques y los servicios portuarios de personas ociosas. No se permitirá a nadie, una vez terminado su trabajo, permanecer por más tiempo en aquellos.

Toda persona que presente indebidamente un Carnet de Identificación o un permiso, deberá ser arrestada, dándose cuenta del hecho al Prefecto de Puerto a los efectos que correspondan. Deberán aplicarse severas penas a los infractores.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
62

Todos los reglamentos de los sistemas de permiso deberán prever medidas apropiadas para la inspección, aceptación o rechazo de bultos de cualquier especie que puedan llevarse. Como regla, es conveniente expedir permisos especiales para sacos, valijas y artículos semejantes que puedan ser llevados fácilmente a los buques y servicios portuarios o retirados de los mismos.

En todos los casos, el Inspector de Identificación deberá examinar los bultos y valijas en los sitios de entrada y de salida.

Empleados permanentes.

En sistema de permisos deberá disponer de un procedimiento eficiente para individualizar a los empleados permanentes y otras personas cuya presencia es generalmente requerida en las operaciones esenciales de los buques o instalaciones y servicios portuarios.

En todos los buques o servicios en donde estén empleadas numerosas personas, el mejor sistema para identificar a los empleados permanentes consistirá en suministrarles distintivos PERMANENTES, que deberán llevar continuamente en sitio bien visible, de manera que se puedan realizar comprobaciones sin tener que interrumpir el trabajo. Estos distintivos deberán llevar el nombre, fotografía, impresiones digitales y firma del empleado, y ser numerados en serie. Se deberá solicitar a los propietarios y encargados la entrega al Prefecto del puerto de una lista completa con los nombres y números de los Carnets de Identificación de Seguridad Portuaria, pertenecientes a todas las personas a las que se ha entregado distintivos permanentes.

De ser posible, deberá habilitarse una entrada especial para los empleados permanentes. Al Inspector de esa entrada se le deberá suministrar una lista en la cual figuren todos los nombres y números de los distintivos y carnets de identificación de todas las personas que tengan derecho a poseer distintivos permanentes, a fin de que se pueda descubrir a cualquiera que haga un uso indebido de ellos.

Cuando algún empleado cese en su cargo, deberá devolver su distintivo permanente. El Prefecto de Puerto llevará un registro apropiado de todas estas devoluciones.

Grupos numerosos.

Los reglamentos deberán contener disposiciones que permitan la admisión de grupos numerosos de personas, como ser: estibadores y mecánicos, cuya presencia pueda ser requerida en distintas oportunidades en los buques o en los servicios portuarios. Será conveniente establecer para dichos grupos de personas, un sistema de DISTINTIVOS PROVISORIOS, numerados en series, que se distingan visiblemente de los distintivos PERMANENTES entregados a los empleados permanentes. Deberán adoptarse para el control, las mismas reglas ya recomendadas para los empleados permanentes, con la diferencia de que deberá entregarse el distintivo Provisorio al comenzar la jornada de trabajo, devolviéndolo al poseedor al terminar la misma.

Puede confiarse la aplicación del sistema de Distintivos Provisorios a la Compañía de Estibadores u otras empresas similares, mediante un convenio con el propietario o encargado de los buques o de las instalaciones portuarias. En tales casos deberá exigirse a la empresa una lista completa de las personas que posean distintivos, incluyendo nombre, número de los mismos y número del carnet de identificación, debiendo entregarse dicha lista al propietario o encargado del buque o servicio portuario, y un duplicado de ella al Prefecto del Puerto.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
63

Por regla general, no deberá permitirse la entrada individual a los buques o a los servicios portuarios, de quienes posean estos distintivos provisorios, admitiendo, únicamente, esa entrada en grupos, sujetos al exámen y vigilancia de un inspector competente.

Conductores de vehículos.

El reglamento del sistema de permisos deberá contener también, disposiciones para el control de los conductores de vehículos que tengan que llegar, por razones de trabajo, hasta los muelles o servicios portuarios similares. Si dichos conductores tuvieran que entrar regularmente a la zona del puerto, podrán conseguir un distintivo PERMANENTE que les será concedido por el funcionario oficial competente o por el propietario o encargado de la instalación portuaria a pedido de la empresa de que dependa el conductor. En cambio, a los conductores que solamente tuvieran que entrar ocasionalmente a algún servicio portuario, se les concederá un permiso provisorio.

Antes de que un conductor pueda ser admitido a un servicio portuario, deberá presentar su permiso y justificar además al inspector de identificación, que tiene que trabajar en dicho servicio en el momento que pretende entrar. Nadie debe acompañar al conductor a menos que el acompañante posea también un permiso y que sea necesaria su presencia en el servicio portuario respectivo.

Los conductores de vehículos que posean permisos provisorios deberán, siempre que sea posible, ser acompañados de un guarda durante toda su permanencia en algún servicio portuario. Deberá exigirse a los conductores de vehículos su abandono inmediato del servicio portuario en cuanto hayan terminado la carga y descarga.

Tripulaciones, etc.-

El reglamento del sistema de permisos también deberá contener disposiciones para el control de los tripulantes, oficiales y pasajeros de buques surtos en el puerto. Estas disposiciones deberán vincularse estrechamente al sistema de identificación de tripulantes, oficiales y pasajeros, tomándose además las precauciones del caso para que solamente los tripulantes, los oficiales y los pasajeros "bona fide" sean readmitidos en el barco.

Tratándose de tripulantes, el Proyecto de puerto dispondrá, como precaución mínima, que un oficial de abordo sea apostado en la plancha del buque mientras éste permanezca en el puerto, y que no se admita a bordo a ningún tripulante hasta que haya sido verificada y comprobada su identidad y su permiso de entrada.

Deberá adoptarse precauciones adicionales para el examen y admisión de todo bulto que se lleve a bordo.

Visitantes por razones de negocio.

El sistema de permisos también será aplicado, con las modificaciones del caso, a aquellas personas cuyas tareas les exija efectuar visitas ocasionales a los buques o instalaciones portuarias.

Deberá controlarse rigurosamente por medio de un sistema de PERMISOS PROVISORIOS, la admisión de estos visitantes ocasionales, adoptando, si fuera posible, el uso de DISTINTIVOS DE VISITANTES ESPECIALES Deberán distinguirse visiblemente éstos de los otros tipos de distintivos usados, numerándolos también correlativamente. Siempre que fuera posible, deberá requerirse a los visitantes por razones de trabajo, que soliciten sus citas de antemano y por teléfono.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
64

Se deberá llevar un registro completo del nombre y dirección de la persona admitida, número de su carnet de identificación de Seguridad Portuaria, persona a quien irá a visitar, hora de admisión y número del distintivo de Visitante Provisorio (si lo hubiera) que le haya sido expedido. Una copia de la ficha de este registro puede ser usada como permiso, el que será controlado a la entrada por el inspector. El visitante deberá usar el distintivo en un sitio bien visible mientras permanezca abordo o en una instalación portuaria. Siempre que fuere posible, deberá ser escoltado por un guarda o vigilante durante su permanencia a bordo o en el servicio portuario.

Una vez terminado el motivo de su visita, el permiso deberá ser refrendado por la persona visitada. Deberá también hacerse constar el nombre de esta última en el registro permanente. El permiso refrendado, conjuntamente con el DISTINTIVO DE VISITANTE deberán ser devueltos al inspector en el momento de salir. Esto deberá controlar la hora de salida a fin de descubrir cualquier demora no justificada. Todos los distintivos de visitantes deberán ser controlados, por lo menos una vez por día, para impedir o descubrir pérdidas, debiendo los inspectores tener siempre un registro de los números que falten, en los lugares de entrada y salida, a fin de descubrir el uso no autorizado de dichos distintivos.

C. RECHAZO Y EXPULSION

Ejecución.

El Prefecto de Puerto deberá rechazar o expulsar de los buques o de los servicios portuarios a cualquier persona, sea o no empleada cuya presencia él o sus oficiales consideren razonablemente como peligrosa para la seguridad del puerto o perjudicial para la seguridad nacional.

Deberá prestarse el debido cuidado a fin de que ni el Prefecto ni los altos funcionarios de su personal abusen de esta facultad. Las consideraciones que deberán tenerse en cuenta para el ejercicio de esta facultad, son las de seguridad públicas y las del respeto debido a la vida y a la propiedad. Antes de rechazar o expulsar a cualquier persona, el Prefecto de Puerto deberá estar convencido por pruebas suficientes, de que dicha persona es peligrosa, es decir, que existen razones para creer:

a) Que pudiera realizar actos de sabotaje contra el buque o algún servicio portuario.

b) Que pudiera realizar actos de espionaje, o

c) Que tiene inclinaciones subversivas manifestadas por declaraciones o actos pro-Ejo.

d) Que tiene antecedentes policiales de tal naturaleza, que indican que su presencia en un buque o servicio portuario pudiera acarrear grave peligro, o

e) Que no es apto para el servicio a bordo de un buque, por su embriaguez habitual, o

f) Que es mentalmente incapaz, o

g) Que debido a otros motivos no incluídos en la lista precedente, su presencia a bordo del buque o de algún servicio portuario sería una amenaza para la seguridad nacional o la de la propiedad y la vida.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO

Recurso de Revisión.

En mérito a que una resolución de rechazo o expulsión puede privar de los medios de subsistencia a alguna persona, es fundamental que se establezca la posibilidad de la revisión de la decisión del Prefecto de Puerto o de las autoridades superiores. La persona rechazada o expulsada deberá ser notificada de la medida del Prefecto de Puerto.

Procedimiento.

Se notificará igualmente a la autoridad superior designada por el Director Nacional de Seguridad Portuaria, para entender en la apelación. Deberá concederse a la persona rechazada o expulsada el derecho a presentar prueba a su favor.

Comunicación.

Una vez aprobado definitivamente por las autoridades superiores el rechazo o la expulsión de una persona, se deberá comunicar esa información a todos los Prefectos de Puertos. Se remitirá a cada Prefecto de Puerto el nombre del individuo, su filiación y sus impresiones digitales, a fin de impedir el otorgamiento de un Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria en algún distrito en el que no se conociere a dicho individuo. Si se le hubiera expedido un Carnet de Identificación de Seguridad Portuaria, éste deberá serle retirado.

CAPITULO V

PRECAUCIONES ADICIONALES PARA LA ADMINISTRACION PORTUARIA

Es sabido que las Repúblicas Americanas ya han adoptado numerosas medidas de precaución, con el fin de protegor de los peligros ordinarios los buques surtos en los puertos y las instalaciones portuarias esencialmente importantes. Sin embargo, debido a los riesgos adicionales planteados por la posibilidad del espionaje y actividades del Eje, se cree conveniente reconsiderar estas medidas de seguridad y tomar otras adicionales que puedan ser requeridas por las circunstancias presentes.

Deberán tenerse en cuenta dos consideraciones de importancia: (1) Que es frecuentemente difícil distinguir los actos de sabotaje intencionales de los debidos accidentes, producidos por negligencia o descuido, y (2) que las demoras innecesarias en la partida de los buques puede resultar tan nefasta para la utilización del tonelaje disponible como la pérdida o el daño a los buques y servicios portuarios.

En consecuencia, una serie de medidas esenciales de administración portuaria, proyectadas para protoger la integridad de los buques y servicios portuarios y la eficiencia de sus operaciones en los puertos, contra el sabotaje, espionaje, negligencia y demora innecesaria, se indican a continuación bajo los siguientes títulos:

(1) Prvención contra incendio,
(2) Protección contra incendio,
(3) Manejo de explosivos,
(4) Obscurecimientos,
(5) Partida rápida de buques,
(6) Información sobre el movimiento portuario.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
66

PREVENCION CONTRA INCENDIO

Responsabilidad.

La Administración Nacional de Seguridad Portuaria hará recaer la principal responsabilidad de la prevención contra incendios, en los propietarios y encargados de los buques y servicios portuarios, los cuales estarán sujetos a una severa inspección de parte de la oficina del Prefecto del Puerto. La función del Prefecto del puerto a este respecto es la de obtener la aplicación y ajuste estrictos., de los reglamentos nacionales o locales de prevención contra incendios. Por regla general, el Prefecto del Puerto será ayudado por los representantes de los aseguradores contra incendio, quienes tienen natural interés en la protección de los bienes que ellos aseguran.

Por lo común, se contará con la cooperación voluntaria de los propietarios y operadores para eliminar cualquier peligro que pudiera aparecer. En los casos que faltara esta cooperación, el Prefecto de Puerto deberá ser autorizado para clausurar los buques y los servicios portuarios hasta que se corrijan esas condiciones no satisfactorias.

Reglamentos oficiales.

La Administración Nacional de Seguridad portuaria deberá expedir órdenes y reglamentos para eliminar de los buques y servicios portuarios, todo riesgo de incendio y prácticas peligrosas, tales como: la acumulación en los barcos y muelles, de desperdicios, de trapos aceitosos, escombros y otros materiales potencialmente combustibles , aún cuando el trabajo se estuviera realizando, el uso de herramientas chispeantes cuando se esté llevando a cabo soldaduras u otras reparaciones, o que los estibadores o tripulantes en las dársenas o a bordo fumen mientras se llevan a cabo las operaciones de carga y descarga.

La experiencia ha demostrado que el incendio es el momento de mayor peligro y de pérdida de barcos e instalaciones y, naturalmente, tiene la misma gravedad, ya provenga del sabotaje o de accidentes provocados por negligencia.

Es de particular importancia adoptar precauciones especiales en los momentos actuales, debido al hecho de que el trabajo se realiza con prisa, se cargan los buques al máximo, se manejan y transportan mayores cantidades de explosivos y se emplea mucha mano de obra adicional no experimentada.

Precauciones abordo de los buques surtos en el puerto.

Los reglamentos deberán exigir que todos los buques surtos en el puerto mantengan un servicio de vigilancia adecuado, tomándose precauciones especiales contra la introducción de material de sabotaje. Deben cubrirse cuidadosamente los ojos de buey, los caños de entrada y salida de los tanques, cañerías, ventiladores, etc. Deberán mantenerse cerrados los ojos de buey de los camarotes y servicios poco frecuentados.

Deberán cubrirse con metal los tragaluces, especialmente el de la sala de máquinas.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO 27

Iluminación.

Los reglamentos deberán exigir a todo buque surto en el puerto y en los servicios importantes, una buena iluminación, de noche y de día, como medida de seguridad contra los peligros de incendio y sabotaje, excepto cuando entren en oposición los reglamentos de obscurecimiento.

Campaña de Educación de Seguridad.

La Administración de Seguridad Portuaria deberá planear y desarrollar una intensa campaña entre las tripulaciones, estibadores y otros trabajadores marítimos, para recalcar la importancia que representan los buques y cargamentos para el bien público y la defensa del hemisferio y la necesidad de mayor cuidado por parte de toda persona vinculada a actividades portuarias.

B. Protección contra Incendios.

Responsabilidad.

Aunque, como anteriormente se establece, la responsabilidad principal por las medidas preventivas recae sobre los propietarios y encargados, deberá ser la Administración Nacional de Seguridad Portuaria la que provea a cada puerto de equipos adecuados y servicios aptos para combatir los incendios portuarios, o impedir su extensión a los buques vecinos y servicios portuarios.

En los puertos en que haya instalaciones contra incendios en tierra y mar deberá el Prefecto del Puerto coordinar el uso de las mismas,

Los equipos deben modernizarse lo más posible, y ser aptos para combatir, no solo los incendios corrientes, sino también los debidos al ataque o al sabotaje con bombas incendiarias.

Equipos.

El mayor inconveniente para combatir los incendios de buques y de instalaciones portuarias es la falta de un equipo móvil.

Por consiguiente deberá prestarse atención especial a la existencia de número suficiente de mangueras, botes de incendio, bombas transportables que puedan colocarse cerca del barco o la instalación que se incendie. Se puede aumentar el número de los botes para incendio disponibles sin mucho gasto instalando bombas en pequeños barcos de 15 a 20 metros de largo. Pueden instalarse en cada barco cuatro o más bombas que puedan impeler la cantidad de 2.000 litros de agua por minuto, de manera que esos botes para incendios puedan impeler por lo menos 8,000 litros por minuto.

El mismo tipo de bomba puede ser montada sobre ruedas. Esta bomba transportable que absorve directamente el agua de la bahía, es sumamente valiosa para combatir los incendios de las instalaciones portuarias.-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 68

Los propietarios particulares y encargados de los barcos e instalaciones portuarias deberán ser obligados a instalar sistemas eficientes de alarma contra incendios y proveer los equipos y el personal auxiliar adecuado para combatir el fuego en situaciones de emergencia.

Deberá incluirse toda clase de aparatos auxiliares que puedan ayudar a dominar el fuego desde su comienzo, tales como extinguidores portátiles, de baldes de arena y de agua, y conexiones de mangueras para el Cuerpo de Bomberos.

El equipo auxiliar deberá conservarse siempre en buen estado de funcionamiento y listo para su uso inmediato. Deberá haber siempre sobre los muelles y otras instalaciones portuarias, un espacio despejado para facilitar el movimiento del equipo y el personal que combata el fuego.

Los guardianes y vigilancia que estén de servicio en buques, muelles y otras instalaciones portuarias, deberán ser instruídos a fondo sobre los procedimientos para combatir los incendios. Deberá ensayarse con gran cuidado la acción de conjunto de manera que los servicios de este personal auxiliar puedan ser utilizados para complementar los que preste el personal de Bomberos terrestres y marítimos. De tiempo en tiempo deberán realizarse inspecciones y ejercicios, que incluyan el uso de las alarmas y del equipo contra incendios.

El funcionamiento del equipo auxiliar contra incendios y el estado del personal deberán ser frecuentemente inspeccionados por los funcionarios de la Prefectura del Puerto y los representantes de los aseguradores contra incendio que sean designados para ayudar en este problema al Prefecto del Puerto. Estos ensayos deberán poner a prueba la suficiencia del abastecimiento de agua, de su presión, conexiones de mangueras, que puedan ser utilizadas por el Cuerpo de Bomberos, así como por el equipo auxiliar. Los propietarios y encargados deberán corregir rápidamente las condiciones que no fueran satisfactorias.

Si por parte de éstos, no hubiera la cooperación conveniente, el Prefecto del Puerto deberá tener la facultad de clausurar cualquier servicio o instalación que careciere de protección adecuada contra incendios.

C. MANEJO DE EXPLOSIVOS.

Reglamentos oficiales.

La Administración Nacional de Seguridad Portuaria deberá expedir reglas uniformes sobre el manejo de explosivos y de otros materiales peligrosos similares, en el puerto.

La mayoría de las Repúblicas Americanas ya han promulgado amplias reglamentaciones sobre este problema, prescribiéndose los tipos de barcazas y recipientes a utilizarse, las precauciones especiales en el manejo, almacenaje y en las operaciones de carga y descarga. Se cree que los países que no posean una reglamentación amplia y satisfactoria sobre el manejo de explosivos, puedan obtener consejos y ayuda técnica competentes en las otras Repúblicas Americanas.

Sería conveniente que todas las Repúblicas Americanas reconsideraran los reglamentos que rigen el manejo de explosivos, a fin de determinar si deben hacerse modificaciones para acelerar el transporte de municiones y otros explosivos necesarios para la defensa de la nación y del hemisferio.

Fondeaderos y muelles especiales.

El Prefecto del Puerto deberá designar fondeaderos y muelles

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 69

especiales para la carga y descarga de explosivos que deberán estar emplazados en sitios que reduzcan al mínimo la posibilidad de daño para las zonas circunvecinas, en caso de explosión.

Personal.

Además de hacer cumplir los reglamentos nacionales para el manejo de explosivos, será obligación del Prefecto del puerto (1) expedir reglamentos para el personal empleado en dicho manejo; (2) expedir carnets de identificación y permisos especiales para los estibadores y otros empleados autorizados a manejar explosivos, y (3) proporcionar personal especialmente apto en la inspección de la carga y descarga de explosivos.

B. OBSCURECIMIENTOS.

Decisión.

A falta de reglamentos nacionales expedidos por las autoridades militares y navales, la decisión sobre si ciertos puertos deben ser obscurecidos dependerá, primeramente, de una consideración cuidadosa de los peligros de sabotaje que ese obscurecimiento pudiera acarrear, comparados con los del ataque directo de submarinos enemigos, embarcaciones de superficie o aviación.

En la mayoría de los puertos protegidos del Hemisferio Occidental, es conveniente el uso de mucha luz en los muelles, a bordo y a lo largo de los buques. Deberán ser bien iluminados y vigilados todos los sitios particularmente vulnerables al sabotaje. Sin embargo, es conveniente que en esos puertos la iluminación no se proyecte hacia el mar, sino que el equipo esté dispuesto de tal manera que la luz se refleje solamente hacia abajo, de modo que la visibilidad desde el mar se reduzca al mínimo. En todo momento, deberá tenerse listo un equipo completo de obscurecimiento.

Deberá reducirse al mínimo la iluminación de los fondeaderos con radas abiertas o de los muelles en los puertos semi-abiertos, expuestos al ataque submarino. Además, se deberá prever la posibilidad de un cambio en la ubicación de amarraderos de buques o embarcaderos.

Peligro de demora.

Para decretar el obscurecimiento, debe considerarse también junto a los peligros del ataque enemigo, los inconvenientes de la demora de los barcos provocada por los obscurecimientos durante las operaciones de carga y descarga. En la mayoría de los puertos del Hemisferio Occidental, el riesgo de ataque no es tan grande como para justificar esta interferencia con la rápida partida de los buques.

Por consiguiente, en los puertos en que fuera posible efectuar operaciones de carga durante la noche, no será conveniente interrumpir dichas operaciones al exigir el obscurecimiento de los buques. Aún durante los ejercicios de obscurecimientos debe permitirse a los barcos que están realizando operaciones de carga, las luces necesarias para el trabajo. Si se ordena el obscurecimiento del buque, o si se decretan otras restricciones sobre la cantidad de luz a usarse por la noche durante las operaciones de carga, posiblemente puedan efectuarse dichas operaciones utilizando toldos especiales abordo, en los muelles y en las lanchas, según el estado del mar.

Siempre que se efectuaren operaciones de carga durante un obscurecimiento, deberán tomarse precauciones especiales con respecto

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
470

a lanchas y otras embarcaciones que estuvieran al costado del barco, debiéndose contratar patrullas especiales y vigilantes de cubierta para observar el movimiento de las embarcaciones y de los nadadores.

Obligaciones.

En los casos de obscurecimiento, debería el Prefecto del Puerto tomar las medidas necesarias para que se apaguen de inmediato los faros y las luces de navegación, y establecer un sistema de señales para dar a conocer a los barcos surtos en el puerto y a las instalaciones portuarias, que se ha ordenado un obscurecimiento.

Los propietarios y encargados de buques o instalaciones portuarias deberán suministrar equipos adecuados de obscurecimiento, adoptar reglamentos sobre obscurecimientos y realizar frecuentes ejercicios para guardianes, vigilantes, inspectores y en general todo el personal que tenga que aplicar dichos reglamentos.

Deberá exigirse a los buques surtos en el puerto que pinten de negro los ojos de buey y que mantengan cerradas las puertas y entradas no utilizadas, proveyendo de tapas metálicas a los tragaluces y dando a conocer a los tripulantes y centinelas los lugares donde se encuentran las llaves de las luces, de manera que las que estén prendidas para llevar a cabo la carga y todas las otras puedan ser apagadas de inmediato.

RAPIDA PARTIDA DE LOS BUQUES

Si bien la principal finalidad de este folleto consiste en recomendar medidas para la protección de barcos o instalaciones portuarias, deberá recordarse que toda demora innecesaria en la partida de los barcos y en la entrega de la carga, es tan perjudicial para la máxima utilización del tonelaje disponible como la pérdida o los daños causados por negligencia o sabotaje.

Administración Portuaria.

La Administración Nacional de Seguridad Portuaria hará recaer en el Prefecto del Puerto el deber de organizar la administración nacional del puerto, en colaboración con los funcionarios de Aduana e Inmigración y otras autoridades gubernamentales competentes de manera que se pueda acelerar al máximo el movimiento de buques. Siempre que fuera posible, el Prefecto del Puerto deberá tomar disposiciones para recibir y despachar los buques en cualquier momento durante las 24 horas del día. Deberá tenerse especial cuidado para que los buques que estén por llegar o salir, no sean demorados indebidamente por la innecesaria lentitud de los procedimientos oficiales exigidos para las operaciones de carga y descarga y el despacho del barco.

Comité Coordinador.

El Prefecto del Puerto, con la cooperación del Comité Coordinador del puerto local (véase capítulo II), deberá tratar de obtener la ayuda de todas las personas interesadas, a fin de acelerar la partida de buques. Deberá requerirse plena colaboración de los agentes marítimos, consignatarios, agencias de transportes, estibadores y otras personas cuyas tareas deban coordinarse a fin de lograr una partida rápida. El Prefecto del Puerto deberá tomar las disposi-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES * FOLIO 17

ciones necesarias para que los buques puedan realizar operaciones de carga durante las 24 horas del día.

Propietarios de Instalaciones portuarias.

Para la mayor seguridad y rapidez de las maniobras de los buques y de las operaciones de carga, los propietarios de muelles, dársenas y servicios portuarios similares tendrán la obligación de modernizar y mantener en buenas condiciones de funcionamiento dichos servicios. Deberán probarse y estar listos para su uso los equipos de incendio, las luces de los muelles y las instalaciones para oscurecimiento. Apedido del capitán o de los agentes de un buque, deberán estar dispuestos los servicios y protecciones adicionales que puedan requerirse para la seguridad del buque y para su partida sin demoras.

Agentes marítimos.

Los agentes marítimos tendrán la obligación de tomar por adelantado, las disposiciones necesarias para recibir y despachar el buque. Los agentes marítimos deberán preparar los permisos necesarios para el amarre y desamarre de los buques y el desembarco a tierra de la tripulación así como todos los documentos necesarios para el despacho del barco. Los agentes marítimos deberán también contratar por adelantado los estibadores, guardias, vigilantes, inspectores y cualquier otro servicio adicional que pueda necesitarse.

Capitán del buque.

Al aproximarse al puerto, el capitán del buque tendrá la obligación de verificar todos los documentos o informes requeridos, a fin de cerciorarse de que estén en regla, con el objeto de acelerar el despacho del buque por parte de las autoridades portuarias y tomar las medidas necesarias para la protección y rápida partida del buque.

Deberán probarse los aparatos contra incendio, en alta mar, y tenerlos listos para cuando se llegue a puerto, los extinguidores de fuego y las mangueras deberán ser inspeccionadas adoptándose todas las precauciones posibles para la seguridad del barco surto en el puerto. Deberán estar listas para el trabajo los mecanismos de carga, las escotillas, etc., para utilizarlas a la llegada, con una pérdida de tiempo mínima. Los rolls de los tripulantes y las listas de pasajeros deberán estar preparados para su presentación a las autoridades portuarias, debiéndose también adoptar previamente medida adecuada para una vigilancia eficaz del barco en el puerto.

INFORMACION SOBRE MOVIMIENTO MARITIMO

Contra-espionaje.

Es sabido que los agentes de espionaje del Eje, están deseando obtener tanta información como les sea posible sobre los movimientos de buques y cargas, y sobre los detalles de las instalaciones portuarias de carácter vital y que esta información es esen-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 192

cial para realizar ataques y actos de sabotaje ofensivos. Por consiguiente, la Administración de Seguridad Portuaria deberá hacer una intensa campaña contra el espionaje, para inculcar a todas las personas empleadas en operaciones marítimas la importancia de la discreción y de la circunspección en su conducta y en sus conversaciones sobre asuntos marítimos.

Aunque mucha información sobre esta materia está al alcance de los observadores que se encuentren en el puerto, deberá tomarse toda clase de precauciones para salvaguardar toda información exacta y determinada que pudiera ser conocida de las tripulaciones, de los estibadores y de otros obreros portuarios.

Publicación de informaciones.

La Administración de Seguridad Portuaria deberá tomar medidas para impedir la publicación en diarios, revistas y otras publicaciones de informaciones exactas relacionadas con los movimientos de buques y con los servicios portuarios fundamentales, de acuerdo con la resolución aprovada por el Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política, el 26 de junio de 1942.

Pabellón de salida o de navegación.

La Administración de Seguridad Portuaria deberá prohibir el despliegue de cualquier pabellón de salida por los buques surtos en el puerto y que pudiera indicar el país de destino o la fecha de salida del buque. Mientras duro la guerra, deberá suspenderse la práctica usual de la bandera azul que indica que el buque ha de salir ese mismo día.

Avisos y señales.

La Administración de Seguridad Portuaria debe prohibir todos los avisos o señales que pudieran revelar el destino y hora de salida de los buques. Se prohibirán, por lo tanto, los letreros o anuncios en los muelles y planchadas de los buques.

Deberán tomarse precauciones similares para evitar los avisos públicos para el reclutamiento de tripulaciones, que pudieran revelar el destino y hora de salida del barco.

Pasantes y fotógrafos.

La Administración de Seguridad Portuaria deberá prohibir a toda persona que deambule en la vecindad de los servicios portuarios y que se tomen fotografías de los buques o instalaciones portuarias.

Procedimientos oficiales.

La Administración de Seguridad Portuaria deberá dictar órdenes a todos los Prefectos de Puerto para salvaguardar las informaciones marítimas relacionadas con todos los procedimientos oficiales.

Deberá exigirse a los agentes marítimos y a los capitanes, que pidan los servicios de prácticos por mensajes verbales trasmitidos por mensajeros de confianza. Debe evitarse el pedido por escrito o por teléfono. Deberán adoptarse precauciones similares con respecto a las solicitudes de permisos para amarrar y desamarrar, permisos de salida y documentos de despacho.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO 13

Deberá inculcarse al personal de la oficina del puerto la necesidad de guardar reserva sobre los movimientos de buques.

Vigilancia.

La Administración de Seguridad Portuaria deberá organizar actividades especiales de vigilancia y contra-espionaje en el puerto.

Deberá realizarse una vigilancia especial de ciertos establecimientos próximos a los puertos tales como bares, restaurante, lugares de reuniones, sociedades de beneficencia, etc., dado que estos establecimientos puedan ser frecuentados por personas que tienen acceso a informaciones marítimas importantes y ser, por lo tanto, objeto de intenso espionaje por parte de los agentes del Eje.

CAPITULO VI

Personal de Seguridad

La eficiente aplicación de las medidas recomendadas para la defensa portuaria, dependerá, en gran parte, del empleo de un personal adecuado y competente.

La responsabilidad fundamental para la protección de barcos y servicios portuarios, recaerá siempre sobre los propietarios o encargados, más bien que sobre el Prefecto del Puerto. por lo tanto, el deber en porporcionar personal adecuado para dicha protección corresponde a los primeros. Sin embargo, el prefecto del puerto será responsable de la elección de los funcionarios oficiales y además, deberá, por medio de reglamentos, prescribir las normas mínimas para la elección, adiestramiento y determinación de las tareas de los inspectores, guardianes, y vigilantes empleados por los propietarios y encargados de barcos o instalaciones portuarias.

PERSONAL PARA LA ADMINISTRACION PORTUARIA

Selección del personal.

En vista del hecho de que las potencias del Eje están continuamente haciendo esfuerzos en todos los países para colocar a sus agentes en posiciones de confianza y de responsabilidad con fines subversivos, el Prefecto del Puerto deberá ejercer un cuidado extremo en la selección de todo funcionarios oficial.

Deberán realizarse averiguaciones sobre cada empleado administrativo con anterioridad a su nombramiento y una comprobación permanente de su lealtad para la defensa nacional y continental por intermedio de agentes de contra-espionaje.

Como medida auxiliar, podría ser conveniente cambiar el personal de tiempo en tiempo.

Número del personal.

El número de personas a emplearse en la Prefectura del Puerto, dependerá necesariamente de las dimensiones del mismo, y de la extensión de los deberes de la Prefectura del puerto, pero incluirá generalmente, además del personal propio para el cumplimiento de la rutina administrativa y del funcionamiento del Sistema de Identificación de Seguridad Portuaria, el servicio de bomberos portuario, inspectores de seguridad, patrullas marítimas y terrestres y todo el personal adicional de policía, investigación y contra-espionaje necesario

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
94

para asegurar el cumplimiento de las reglamentaciones de seguridad portuaria por parte de las dependencias públicas y privadas de las zonas de control, bajo la jurisdicción del Prefecto del puerto.

Generalmente, el Prefecto del Puerto no tendrá la obligación de apostar guardias en cada buque o servicio portuario. Sin embargo, deberá proporcionar, a pedido y a cargo de los propietarios y encargados, guardias oficiales (con preferencia personal militar), en casos de emergencia, o en casos de que un buque particular o servicio de vital importancia no puedan ser debidamente protegidos por los guardias privados.

Adiestramiento.

Además del adiestramiento corriente necesario para el cumplimiento adecuado de sus deberes en tiempo de paz, todos los funcionarios oficiales que puedan tener contacto directo con los barcos, instalaciones o servicios portuarios deberán recibir una instrucción apropiada para defenderse del sabotaje y del espionaje.

Deberá recordarse que el sabotaje de las actividades marítimas puede revestir una gran variedad de formas, aparentando ser descuido, negligencia, accidente, o resultado de dificultades del trabajo. Puede ser de interés la siguiente lista de procedimientos de sabotaje marítimo, aunque no sea exhaustiva: a) Colocación de minas al lado o cerca de la popa de un buque surto en el puerto; b) Introducción de bombas incendiarias o de explosión en la carga, correo, equipaje, pertrechos u otros bultos llevados a bordo o sobre los muelles. (Estas bombas pueden variar en tamaño desde la gota de ácido hasta los bultos de más de 100 kilos, y ser de aspecto muy diferentes) A veces, los productos químicos necesarios pueden ser reducidos a polvo y encerrados en sobres o en objetos con forma de lápiz; otras veces se guardan en latas, libros o pequeños fardos; o simulan la forma de trozos de carbón, papas, etc.; c) Introducción de esmeril en el aceite lubrificante; y de agua, cera o ácidos en el combustible; d) Estropeo intencional de máquinas, controles de gobierno del barco u otros aparatos; y trabajo deficiente o uso intencional de materiales defectuosos en las reparaciones; e) Trabajo deficiente o uso intencional de materiales defectuosos en las instalaciones eléctricas; f) Creación de riesgos de incendio a bordo de los barcos o en los muelles mediante la acumulación intencional de deshechos o descuido también intencional en el retiro de los mismos; g) Uso descuidado de herramientas, especialmente las que despiden chispas, en las materias combustibles o mercaderías corruptibles; i) Suministro subrepticio o no autorizado de bebidas espirituosas a la tripulación; j) Introducción de gérmenes o drogas en el agua potable o en las bebidas alcohólicas.

Se deberá recalcar durante el adiestramiento el hecho de que una conversación o una conducta imprudente, por parte de las personas empleadas en los buques o instalaciones portuarias o en operaciones relacionadas con éstos, puede conducir a la destrucción, daño, o demora de los servicios de transportes marítimos, o hacer peligrar la seguridad económica y la defensa militar de la nación y del continente.

Patrullas de voluntarios.

En ciertos casos, puede ser conveniente enrolar voluntarios para los servicios de patrulla. Esto es aumamente indicado para los casos en que sea necesario obtener un aumento considerable de los servicios de patrulla disponibles en aguas portuarias y en zonas costeras. Si se presenta la oportunidad puede resultar conveniente enrolar a los voluntarios en una organización de reserva naval o militar

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO
45

especial para servicios provisorios. En todos los casos, dichos voluntarios estarán sujetos a una previa investigación y a debida vigilancia por parte del personal ordinario.

B. PERSONAL PARA LA IDENTIFICACION E INSPECCION DE PERMISOS.

Inspectores.

Los reglamentos exigirán de todo propietario o encargado de un buque surto en el puerto, o de un servicio portuario, que apostem a un inspector calificado de identificación en cada entrada de dicho buque o servicio, siempre que se resuelva delegar la administración del sistema de permisos a los propietarios particulares o sus representantes. De otro modo, las reglas relativas al personal a que se refiere este parágrafo B deberán ser aplicadas por el Prefecto del Puerto.

En todos los casos es conveniente que el prefecto del puerto establezca un método de selección de las personas leales, a quienes se puede asignar cargos de confianza tales como el de inspector de identificación, responsable del cumplimiento satisfactorio de los reglamentos de identificación y permisos. Los inspectores de identificación deberán estar completamente familiarizados con las reglas que rigen el sistema de identificación y permisos, debiendo recibir instrucción con respecto a los problmas de espionaje y sabotaje que puedan encontrar en el cumplimiento de sus deberes.

Aunque , es conveniente que el prefecto del puerto dé su visto bueno, a los inspectores de identificación, deberá entenderse claramente que la responsabilidad financiera o de toda otra especie, por empleo de estos inspectores recae en los propietarios y encargados de buques y servicios portuarios.

Responsabilidades.-

Los inspectores de identificación deberán ser responsables del cumplimiento estricto de los reglamentos de cornets de identificación y permisos, sin tener en cuenta para nada la identidad de la persona que trata de introducirse. No deberá hacer ninguna deferencia el hecho de que esa persona sea muy conocida por el inspector ni el puesto que desempeñe.

Los inspectores deberán ser siempre apoyados por los funcionarios superiores en el cumplimiento estricto de las reglas y aquellos que dejen de observarlas, deberán ser penados severamente.

Además, los inspectores de identificación deberán desempeñar los servicios de guardia y vigilancia, que quepa esperar de ellos, según las circunstancias particulares de cada caso.

Los inspectores de identificación que también actúen como guardias y vigilantes, deberán recibir el adiestramiento adicional que puedan requerir a fin de permitirles ayudar eficazmente en la protección de los servicios portuarios.

Archivo Histórico — Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES — Tomo 76

C.- PROTECCION DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.

Guardias y vigilantes.-

Los reglamentos deberán exigir que cada propietario o encargado de muelles y otros servicios portuarios proporcionen un cierto número de guardias y vigilantes fijos y circulantes.

Además del inspector, deberá haber en cada entrada por lo menos, un hombre en los extremos del muelle.

Siempre que un buque esté atracado a un muelle o dársena, deberá establecerse en este último una vigilancia especial, que consista en un hombre en cada planchada, y de dos más, uno a cada extremo del navío.

Deberá haber una patrulla de guardas circulantes que hagan recorridos frecuentes pero irregulares, a fin de mantener continua vigilancia sobre las personas autorizadas a entrar, y controlar la presencia y el trabajo de los guardas y vigilantes fijos.

Los deberes de los guardas y vigilantes de muelles deberán incluir el cumplimiento de los reglamentos de seguridad y de obscurecimientos y la cooperación con la patrulla marítima para la protección de los servicios portuarios y buques atracados.

Estos guardas deberán ser responsables del cumplimiento de la prohibición de no fumar en los muelles y otras instalaciones portuarias y conservar despejados los muelles de basuras y deshechos, a fin de evitar incendios y acelerar las operaciones de la carga. Los guardas y vigilantes deberán saber tomar medidas de emergencia y cooperar con el servicio de bomberos del puerto, en casos de incendio producidos en sus respectivos puestos.

Deberá tener la obligación de impedir el acceso a los muelles y servicios por tierra y por el lado del mar, de lanchas, remolcadores, chalupas y otras embarcaciones y cooperar con la patrulla marítima a este respecto.

Adiestramiento y autoridad.-

En todos los casos, se deberán adiestrar convenientemente los guardas y vigilantes para el cumplimiento de sus deberes, dándoseles una instrucción clara con respecto a la autoridad y responsabilidad que les incumbe.

El programa de adiestramiento deberá incluir instrucciones completas sobre problemas de espionaje y sabotaje, y de la necesidad de adoptar precauciones contra la negligencia y la demora innecesaria en la partida de buques (Véase el párrafo sobre "Adiestramiento", sección "A").

Los guardas y vigilantes deberán estar completamente familiarizados con el equipo y los reglamentos de incendios, obscurecimientos, y sobre el control general de personas dentro de las zonas y servicios controlados. Deberán realizarse frecuentes ejercicios a fin de probar su eficiencia en los casos de incendio y obscurecimiento, y desarrollar la coordinación debida con los funcionarios portuarios.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 99

Dado que los guardas y vigilantes pueden tener necesidad, en el cumplimiento de sus deberes, de efectuar arrestos, es conveniente que se otorgue esta facultad específicamente y que se determine con claridad.

Deberá prestarse atención a la conveniencia de armar a los guardas y vigilantes, según el grado de confianza de estos funcionarios y los riesgos que puedan encontrar en el cumplimiento de sus deberes.

Si se deseara someter a los guardas y vigilantes a un adiestramiento y disciplina militar y existiera una organización de reserva militar o naval, puede ser conveniente enrolarlos para servicios temporarios, aunque sean pagos por el propietario o encargado del servicio portuario y presten únicamente servicios de vigilancia portuaria.

Cumplimiento de los reglamentos.-

El Prefecto del Puerto deberá tener facultades para prohibir el uso de cualquier muelle o servicio portuario que no estuviese debidamente protegido por guardas o vigilantes. Deberá exigirse a los propietarios y encargados que mantengan un personal adecuado para asegurar la protección de sus bienes.

En los requerimientos de emergencia debidos a un movimiento inusitadamente considerable, el Prefecto del Puerto deberá proporcionar guardas oficiales adicionales, a pedido y a costa de los propietarios y encargados de los servicios portuarios.

D.- PROTECCION A LOS BARCOS EN EL PUERTO.

Vigilancia de los buques.

Los reglamentos deberán exigir que se establezca una vigilancia permanente para impedir que personas no autorizadas entren a bordo sea por mar o por tierra, para conservar los barcos limpios y en buen orden, como medida protectora contra accidentes debido a la negligencia o sabotaje, y para poder afrontar cualquier maniobra inesperada del buque en el puerto. Con este fin, se apostará un guarda a bordo, en cada planchada; otros guardas adicionales en la proa y en popa, en la sala de máquinas, en el ojo de la hélice, sobre el puente, en el cuarto de la radio y en los depósitos de municiones o armas, y otros guardas deberán vigilar los compartimentos abiertos, pasadizos (frecuentados o no), las escotillas de carga y otros lugares donde se manejen materiales.

Patrulla.

Además, deberá establecerse una patrulla móvil abordo, con fines de inspección general. Esta patrulla deberá tomar precauciones especiales relativas a los pasajes, escaleras entre los puentes, botes salvavidas, pañoles de víveres, tragaluces y timonera, y deberán encargarse especialmente de hacer cumplir los reglamentos de obscurecimiento y sabotaje, tal como ha sido señalado en el capítulo V.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
FOLIO 78

Guardas adicionales.

La responsabilidad fundamental para el mantenimiento de vigilancias apropiadas en los buques surtos en el puerto, deberá corresponder siempre al Capitán del buque o al agente marítimo, pero deberán tomarse medidas para que el Prefecto del Puerto, a pedido y a costa del capitán del buque o de los agentes, proporcione guardas adicionales y un personal especializado de información para situaciones de emergencia y para casos especiales que puedan requerir un mayor número de guardas a bordo, que pueden proporcionar los miembros de la tripulación y otro personal privado.

Cumplimiento de los reglamentos.

El Prefecto del Puerto deberá ser expresamente autorizado para rechazar permisos de desembarco de pasajeros, oficiales o tripulantes, de cualquier buque que haya llegado, a menos que se tomen medidas adecuadas para una vigilancia segura a bordo mientras está el barco en el puerto. Estas medidas deberán ser correlacionadas con los requisitos para el otorgamiento de carnets de identificación y permisos a expedirse a quienes estén en un barco surto temporariamente en el puerto, como ya ha sido señalado en el capítulo IV.

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES FOLIO 79

Buenos Aires, octubre 30 de 1943

D.A.P.
--A-
615

XXI

Señor Embajador:

Tengo el honor de acusar recibo de la nota de fecha 24 de septiembre ppdo., del Delegado del Gobierno Argentino al Comité Consultivo de Emergencia para la Defensa Política, con la que remite el Repartido N° 65 referente a "Protección de Zonas y Servicios Portuarios".-

Reitero a V.E. las seguridades de mi consideración más distinguida.

MINISTERIO RELACIONES EXTERIORES
- 8 NOV. 1943

JME

A S.E. el señor Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de la República Argentina en el Uruguay, doctor Carlos Quintana.-

Archivo Histórico
Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Argentina

REPUBLICA ARGENTINA

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto

.....

Expediente ..... **Año** .....