

PREVENCIÓN DE ATAQUES

Museos de todo el mundo trabajan en la protección de sus colecciones sin que la experiencia de su público se vea afectada.



EN AGOSTO DE 2004, "EL GRITO" DE EDVARD MUNCH FUE ROBADO POR UNOS HOMBRES ARMADOS, UNA DRAMÁTICA TARDE DE DOMINGO TRAS UN ASALTO AL MUSEO MUNCH EN NORUEGA.

una taquilla en una estación de tren.

En 2001, asaltaron el Museo Nacional de Suecia y recortaron un autorretrato de Rembrandt y dos pinturas de Renoir. Las pinturas colgaban de hilos de acero, al igual que las del Museo Munch.

Tras el robo de "Saliera" de Benvenuto Cellini en 2003 del Kunsthistorisches Museum se inició un interesante debate sobre los procedimientos austriacos, relevantes

En agosto de 2004, "El grito" de Edvard Munch fue robado por unos hombres armados una dramática tarde de domingo tras un asalto al Museo Munch en Noruega. Los trabajos no se recuperaron hasta 2 años después.

En agosto de 1986 fué robado la "Mujer llorando" de Picasso del a Galería Nacional de Victoria en Melbourne, Australia y, de acuerdo a la policía, los hechos ocurrieron el sábado por la noche, pero no se advirtió su falta hasta el lunes por la mañana, ya que los delincuentes habían dejado una tarjeta en el lugar donde se exponía advirtiendo que el cuadro se había retirado para su limpieza. Se recuperó 2 semanas más tarde, sin daños, en

internacionalmente. ¿Poseían los ladrones planos del edificio? ¿Estuvieron implicados trabajadores del museo? Y lo más importante, ¿como se podía prevenir este tipo de incidentes en el futuro?

En junio de 2007 una valiosa pintura del S. XVII, "A Cavalier" (autorretrato) de Frans van Mieris fue robado de la Galería de Arte de Nueva Gales del Sur, Australia. Este robo también sucedió en domingo.

CÓMO PROTEGER SUS OBRAS DE ARTE

Estos incidentes provocaron una reacción de la policía en busca de pistas y agitaron un debate en todo el mundo sobre el

TODO GIRA EN TORNO A LA SEGURIDAD

El tema central de este número es la seguridad:

ICEFAT agradece a todos los magníficos comentarios, respuestas y felicitaciones recibidas el año pasado, durante el 30 aniversario de esta organización.

Conforme transcurre el verano, los pensamientos de nuestros miembros se van centrando en Vancouver, Canadá, lugar de nuestra 31a convención anual. Adelantándose al acontecimiento, ICEFAT está emprendiendo una serie de iniciativas para continuar fijando los más altos estándares en el envío de obras de arte. Robert Crozier de Crozier Fine Art (NY/NJ- EE UU) encabeza el foro "Best Practice - Warehouse" (Mejor práctica - Almacén).

Bryan Cooke de Cooke's Crating (LA - EE UU) junto con representantes de empresas de todo el mundo presentarán un taller sobre transporte que incluirá las novedades en equipos y especificaciones de vehículos.

ICEFAT tiene el honor de presentar a dos magníficos conferenciantes invitados. Richard Hinson, presidente de PACIN y preparador jefe del Museo de Bellas Artes de Houston (EE UU). Richard, presentará PACIN (Packing and Crating Information Network, Red de información sobre embalaje) que es un comité de interés profesional de la Asociación Americana de Museos.

También presentaremos a Simon Hornby de Global Risk Partners. Simon, como todos recordarán, presentó las Mejores prácticas de almacenamiento de obras de arte en nuestra última convención celebrada en Estambul, Turquía. Este año Simon se encargará de otro tema importante, el establecimiento de estándares de comunicación entre nuestros socios.



Mark Starling
ICEFAT
Presidente

CONT. P2

CRECIENTE AUMENTO DE LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD

La industria del arte se enfrenta a un aumento de requisitos de seguridad de museos, coleccionistas privados y empresas aseguradoras.

Los almacenes de arte pueden convertirse en edificios con recursos similares a los de la reserva federal norteamericana en cooperación con especialistas y empresas de seguridad. La mayoría de los almacenes están controlados por multitud de cámaras y sensores de movimiento. Los códigos individuales de acceso y las tarjetas de identificación aseguran que los empleados tienen acceso exclusivamente a las zonas autorizadas. Sin los códigos específicos el personal puede quedar atrapado, a merced de los oficiales de seguridad.

Se deben extremar las precauciones con los visitantes u otro personal externo. Cada visitante debe mostrar su identificación a la llegada. Las chapas o tarjetas de visita son útiles para distinguir a los empleados de los que no lo son, aunque los visitantes siempre deben visitar oficinas y almacenes acompañados, no permitiendo nunca que se muevan libremente.

CARO

Las zonas de alta seguridad deben ser accesibles exclusivamente para un número limitado de empleados y su acceso debe restringirse a un máximo diario. Es posible disponer de un sistema de bloqueo/clave



LOS CÓDIGOS INDIVIDUALES DE ACCESO Y LAS TARJETAS DE IDENTIFICACIÓN ASEGURAN QUE LOS EMPLEADOS TIENEN ACCESO EXCLUSIVAMENTE A LAS ZONAS AUTORIZADAS..

que ofrezca total transparencia, que registre todos los movimientos y almacene dicha información para referencias futuras. No cabe duda que se trata de algo caro y aunque los almacenes de obras de arte pueden enfocarse comercialmente y realizar los gastos consiguientes, pero esto es algo que no siempre ocurre en museos más pequeños.

Un secretario de un pequeño museo en el Reino Unido, que quiere permanecer en el anonimato, confirmó que tenían problemas reales, ya que un nuevo sistema de seguridad igualaba el presupuesto anual de compras de un departamento. El modo en que se repartía el presupuesto dependía en gran medida de qué jefe de departamento tenía más peso.

COMPROBAR REFERENCIAS

Se debe prestar especial atención a la contratación de nuevo personal. Es fundamental comprobar todas las referencias, para asegurar su veracidad y exactitud. Cualquier intervalo de tiempo sin especificar en el CV de un solicitante debería poder explicarse satisfactoriamente para asegurarse si la persona estuvo de vacaciones o detenida, por ejemplo. También debería asegurarse de impedir el paso a zonas restringidas a personal no formado sin la supervisión de un compañero autorizado con la formación debida.

Parece que la vigilancia crece, lo que puede tener efectos negativos en el personal, pero en este caso es un mal necesario para el cuidado y seguridad de las obras de arte de nuestros clientes.

viene de la pag. 1

modo de proteger obras de arte con ladrones actuando a cara descubierta y utilizando fuerza letal, en caso de ser necesario, para conseguir su objetivo.

En la mayoría de los casos los responsables museísticos confirmaron la ausencia de planes inmediatos para cambiar las medidas de seguridad

HERMETISMO EN TORNO A LA SEGURIDAD

“No creemos que se hayan cometido errores. Tampoco en la evaluación realizada anterior al suceso,” afirmó Lise Mjoes, directora del Museo Municipal de Colec-

ciones de Arte de Oslo. “Si pensáramos exclusivamente en la seguridad, tendríamos que guardar las obras en un sótano, haciéndolas inaccesibles”.

“No podemos encerrar las piezas porque queremos mostrarlas a un gran público,” confirmó Sune Nordgren, directora del Museo Nacional de Arte de Oslo.

Según Jan Birkehorn, director de seguridad del Museo Nacional en Suecia, es casi imposible proteger las obras contra robos sin arruinar la experiencia del visitante.

“Si las obras se guardaran en vitrinas tras gruesos cristales, creo que se perdería la ex-

periencia de admirarlos,” afirmó.

En general, los museos son herméticos respecto a la seguridad, ya que afirman que el secretismo es su mejor defensa.

Los principales museos españoles han instalado detectores de metal y protecciones. “Hemos implementado una serie de medidas visibles para el público y otras que son secretas,” confirmó José María Ambrona, portavoz del Museo del Prado en España.

El Museo d’Orsay francés cuenta con grandes y secretos sistemas de seguridad, además de los detectores de metal y protecciones.

¿QUÉ ES EL SEGUIMIENTO POR GPS?

Una unidad de seguimiento por GPS nos permite utilizar el sistema de posicionamiento global para controlar con precisión la ubicación a la persona u objeto al que está conectado y registrar su ubicación a intervalos regulares.



Los datos registrados pueden almacenarse en la unidad de seguimiento, pero en nuestra aplicación industrial normalmente se transmiten a una base de datos centralizada o un ordenador conectado a Internet mediante un teléfono móvil (GPRS), radio o módem satélite integrado en la unidad. La transmisión de estos datos permite la visualización de la ubicación de los vehículos sobre un mapa en tiempo real con un software personalizado.

El tipo de dispositivo que se suele utilizar en nuestro sector es un transmisor de datos, que envía la posición del dispositivo a intervalos regulares a un servidor de ordenadores que puede analizar fácilmente los datos. Con el GPS recibido y un teléfono móvil, a intervalos regulares, se envía un mensaje de texto a través de SMS con los datos para que los analice el receptor GPS.

RUTA ASIGNADA

Esta increíble tecnología permite a las empresas de transporte saber si el vehículo sigue la ruta asignada, su posición exacta, si el motor está o no en funcionamiento y si el camión sigue el horario o no. En el probable caso de un secuestro,



CON UN GPS RECIBIDO Y UN TELÉFONO MÓVIL Y, A INTERVALOS REGULARES, SE ENVÍA UN MENSAJE DE TEXTO A TRAVÉS DE SMS CON LOS DATOS PARA QUE LOS ANALICE EL RECEPTOR GPS.

el dispositivo GPS permitirá la rápida localización del vehículo (y de su contenido).

Algunos sistemas de seguimiento de vehículos integran varios sistemas de seguridad como, por ejemplo, el envío de alertas automáticas a un teléfono o dirección de correo electrónico informando si se dispara una alarma o si el vehículos se

DIRECTRICES PARA LA SEGURIDAD EN CAMIONES

A continuación se ofrecen unas sencillas directrices que debe seguir la tripulación de los camiones (y mensajeros) para aumentar en gran medida la seguridad del camión, su carga y su personal:

- Seguir siempre la ruta y horario acordados.
- No contar a familiares, amigos o conocidos el destino del camión o el contenido de la carga.
- Tener siempre a una persona dentro del camión.
- La mayoría de los secuestro se producen en el punto de carga o en un radio de pocos kilómetros a dicho punto, por lo que no se deben relajar las medidas de vigilancia solo porque se está en el muelle de carga de un museo.
- Limitar la información sobre los envíos a un mínimo de personas.
- No incluir detalles sobre la naturaleza de la carga en el papeleo de la carga y los documentos de envío.
- Asegurarse de mantener siempre cerradas las ventanillas y puertas del camión.
- Mantener siempre un espacio al rededor del camión en carretera, sin permitir que quede encajonado entre vehículos.
- Proteger la identidad del transportista, incluyendo los documentos y la ropa de trabajo. Los ladrones pueden utilizar pedidos de envío, notas de consignas y papeleo de la empresa junto con ropa muy reconocible para suplantar su personalidad y recoger la carga.
- Cuando se pare por causa del tráfico, hay que mirar alrededor y ser precavido si alguien se acerca al vehículo.
- Llamar a las fuerzas del orden local si piensa que le están siguiendo.
- No parar el camión si piensa que se va a producir un intento de secuestro.
- Si el vehículo cuenta con sistema de seguimiento GPS., asegúrese de que funciona.
- Llevar siempre información sobre la persona que identifique su camión, la carga y el equipo.
- Si se produce un secuestro, memorice todos los detalles posibles del suceso para poder anotarlos en cuanto tenga oportunidad y proporcionarlos a las autoridades.

Esta lista de sugerencias ayudara sin duda a que su carga y su camión no sean robados.

LA OPINIÓN DE NUESTROS MIEMBROS SOBRE LA SEGURIDAD



"Para nosotros, los supervisores de envíos son un elemento clave de seguridad. En camiones de uso exclusivo, es importante que indiquen a los conductores donde ir, en vez de permitir que ellos decidan la ruta. Los supervisores deben contar con procedimientos que permitan acceso fuera del horario comercial al almacén y para asegurarse de que los conductores no salen a la carretera sin unas instrucciones claras".

Andrew Faintyh, Exec VP, Atelier 4 Inc., EE UU



"Vivir de forma segura en Singapur que solo tiene 40 kilómetros de largo por 30 de ancho, es posible que el seguimiento por GPS no sea crucial, pero sí que buscamos que el conductor demuestre ACTITUD. Conocerles a ellos y a sus familias y proporcionarles la formación correcta es la clave para realizar entregas seguras y a tiempo".

Dick Chia, President, HeluTrans, Singapur



"El Reino Unido siempre ha sido blanco de ataques terroristas, ya sea del IRA, las Brigadas Rijas o Al Qaeda. Es fundamental que aumente esta conciencia tanto en los vehículos como en la oficina y que cada miembro del personal haya asistido a un curso, no solo para mejorar su capacidad y observación, sino para reconocer los componentes esenciales necesarios para fabricar bombas que pueden estar presentes en una carga. Ayudar a que no se produzcan este tipo de rupturas de seguridad depende en gran medida de los individuos".

Chris Kneale, Director, Martinspeed Ltd, Reino Unido



"A menudo le decimos a los clientes que independientemente de lo que hagan, no dejen de perder atención a ellos mismos, durante la planificación de un proyecto. Aunque algunos museos envían auténticas tropas al aeropuerto cuando se va a enviar o va a llegar un envío importante, les animamos a reducir el número de personas y los riesgos. En términos de seguridad se reduce a la "necesidad de saber" y cuanto más gente sepa lo que ocurre menor será la seguridad del plan".

Kim Powell, Director, International Art Services, Australia

"La vigilancia, un control continuo y un número restringido de empleados con acceso a zonas de alta seguridad es el único modo de ofrecer un alto nivel de seguridad. En la actualidad la confianza es buena, pero el control aún mejor".

Constanze Weber, Artex, Austria

ROBO DE TRANSPORTE EN CARRETERA DE EUROPA

El robo de transporte en carretera es un problema que se extiende por toda la UE. Se estima que uno de cada seis conductores de camiones europeos ha sufrido un atraco durante los últimos cinco años.

La mayoría de los robos se produce cuando los camiones se dejan desocupados sin vigilancia, pero existe una tendencia de secuestros y robos en vehículos ocupados.

Los ladrones emplean diversos métodos para secuestrar un vehículo, como:

Desvío de la carga: El conductor recibe una supuesta llamada de su almacén o su cliente indicándole que debe cambiar la ruta y después lo interceptan.

Engaño: Un criminal que se hace pasar por conductor de la empresa recoge el vehículo o los bienes del almacén con documentos falsos.

Gas o explosivos: Se introduce gas en la cabina del camión a través de la ventilación o se utilizan explosivos para desviarlo.

Oficiales de aduana/policías falsos:

NUEVO MIEMBRO

SUIZA



Fine Art Transports Natural Le Coultre SA (NLC). Fundada en 1989, NLC tiene su base en Ginebra, Suiza y ofrece:

- Talleres totalmente equipados para la producción de jaulas y salas independientes para embalado que permiten al personal realizar su tarea de forma óptima.
- Dos almacenes espaciosos y fácilmente accesibles para el almacenamiento de obras de arte en el Puerto Franco de Ginebra y en la Avenida Sécheron;
- Salas de exposición en ambos almacenes para ofrecer a los clientes una completa gama de servicios que facilitan el comercio de arte.
- Personal especialista para realización de inventarios, inspección de las obras, burocracia aduanera, embalaje, organización del transporte aéreo o por carretera, almacenamiento, etc.
- Vehículos especialmente equipados con alarmas, interruptores de circuito, control de humedad y temperatura y suspensión neumática.

Los criminales se visten de policía o de oficiales de aduana, indican al conductor que se detenga y después toman el control del vehículo.

Simulación de accidente: Se simula un accidente para que el conductor tenga que parar.

Parada forzada: Se establece un control falso para que el conductor tenga que parar y puedan tomar el vehículo por la fuerza.

MERCANCÍA OBJETIVO

El robo de transporte por carretera ha ido en aumento desde 1990, siendo los objetivos iniciales camiones con carga de tabaco, vino y bebidas alcohólicas. El objetivo ahora se ha ampliado e incluye vehículos que transportan mercancías, fáciles de vender. Los camiones utilizados para transportar arte se parecen mucho a los utilizados en el transporte de aparatos electrónicos.

AGENDA 2007

19-24 AGOSTO

ICOM Conference,
Viena, Austria
www.icom.org

11-14 OCTUBER

IICOM Conference,
Viena, Austria
www.icom.org

10-12 NOVIEMBER

International Registrars Symposium 2
Registrars Committee of AAM (RC-AAM)
Chicago, USA
www.rcaam.org

27 APRIL - 1 MAYO 2008

AAM Convention, Denver
www.aam-us.org/aam08

No se olviden de marcar todos estos importantes acontecimientos en su agenda.



CONTACT INFORMATION

You can contact the organization or steering committee
P.O. Box 94, 2120AB Bennebroek, the Netherlands
Telephone: +31 23 584 9639. Fax: +31 23 584 1236
E-mail: General Information: secretariat@icefat.org

ICEFAT NEWS

Editor: Kim Powell, International Art Services
Production: IFK Media AB, info@ifkmedia.se

VISIT WWW.ICEFAT.ORG WHEN YOU NEED SAFE FINE ART TRANSPORT