República Bolivariana de Venezuela
Ministerio de Educación Superior
Universidad Dr. Rafael Belloso Chacín “URBE”
Vicerrectorado Académico
Decanato de Extensión y Desarrollo
Dirección de Estudios a Distancia “EAD”

SÍNTESIS SOBRE EL CÓDIGO INTERNACIONAL PBIP ISPS CODE

Maracaibo, marzo 2011

Ediciones Openmain Autor: Lcdo. Edmuel E. Pérez

Introducción

La organización marítima internacional (OMI), desde que fue establecida, se ha dedicado a promover mecanismos de cooperación en el campo de prácticas y regulaciones sobre la actividad naviera dentro del comercio internacional. Es por esta razón que su preocupación la enfoca a la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar, ocasionada por los buques.

Es por ello que tras los trágicos acontecimientos ocurridos en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, durante la vigésima segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional (la Organización), celebrada en noviembre de 2001, se acordó por unanimidad que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, las cuales se adoptarían en una Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS (Safety Of Life at Sea) 1974, el cual es uno de los convenios dedicados a la seguridad marítima.

La conferencia realizada entre los gobiernos contratantes fue denominada "Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima", y fue llevada a cabo en el 2002. Los preparativos para la Conferencia diplomática se encomendaron al Comité de Seguridad Marítima de la Organización (MSC), cuya labor se basó en los documentos presentados por Gobiernos Miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la Organización.

Es por ello que el ***"Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias" (ISPS Code, en Ingles, o PBIP en Español)*** fue elaborado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, (OMI) y aprobado por Resolución N° 2 de la Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima celebrada en Londres el 12 de diciembre de 2002, tras una cierta cantidad de enmiendas al SOLAS 1974, las cuales fueron:

a) Se modificó el capitulo V (Seguridad de la Navegación), específicamente en lo tocante a un nuevo cronograma para el ajuste de los Sistemas de Identificación Automática (*AIS*, por sus siglas en inglés) de aquellos buques, diferentes a buques de pasaje y buques tanque, de arqueo bruto igual o superior a 500 pero menores a 50000.

Además, se dispone que los buques equipados con el *AIS* mantendrán operativo este sistema en todo momento, salvo en los casos en que algún acuerdo internacional provea otra cosa a fin de proteger la información que tal sistema proporciona.

b) La más trascendental es la que se realizo al capítulo XI (Medidas Especiales para incrementar la Seguridad Marítima) la cual recibió una nueva denominación como Capítulo XI-1, dentro del cual se han modificado algunos aspectos, entre los que destacan la exigencia de que el número de identificación del buque sea colocado de forma permanente en un lugar visible ubicado en el casco del buque o en la superestructura de este. Adicionalmente, este número de identificación debe colocarse en la parte interna del buque.

Por su parte, en el caso de buques de pasaje tal identificación debe colocarse sobre una superficie horizontal del buque que pueda ser perfectamente visible desde el aire.

Igualmente, se adoptó una nueva regla 5 que exige que a los buques les sea expedido, por parte de la Administración, un Registro Sinóptico Continuo (***CSR***, por sus siglas en inglés) cuyo fin es asegurar la existencia, a bordo, de un registro de la historia de cada buque. A tal fin, el ***CSR*** debe contener el nombre del buque, el nombre del Estado bajo cuya bandera navega, la fecha en que fue registrado en ese Estado, su número de identificación, el nombre del puerto en el que fue registrado, etc.

c) Se creó un nuevo capítulo que fue numerado como XI-2 y cuyo título es “Medidas Especiales para incrementar la Protección Marítima”, en el cual se estatuye el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (*ISPS*, por sus siglas en inglés), mismo que representa el aspecto más interesante de los cambios introducidos en el Convenio *SOLAS*.

El Capítulo XI-2 contiene trece (13) reglas en las que se desarrollan los aspectos fundamentales de la protección marítima, que son de obligatoria observancia y constituyen la base para el desarrollo de las regulaciones que a su vez se encuentran contenidas en el Código *ISPS.*

La norma incluye los lineamientos fundamentales de la "Maritime Transportation Security Act of 2002" de Estados Unidos y tiene como fin presentar a los gobiernos contratantes del SOLAS un programa o marco estandarizado para la evaluación de riesgos, posibilitando a los gobiernos contrarrestar las vulnerabilidades a la seguridad en el transporte marítimo y las instalaciones portuarias.

El Código fue desarrollado a partir de la necesidad de prevenir atentados terroristas y otras actividades de génesis delictivo (tráfico de armas, tráfico de estupefacientes, inmigración ilegal, etc.) preservar la seguridad interior de las naciones y garantizar la seguridad del transporte de mercancías y personas.

En síntesis, la OMI ha puesto a la comunidad marítima internacional la obligación de implementar el Código PBIP en cada puerto, buque u operación de interfaz buque-puerto, que tenga por objeto el transporte marítimo internacional, determinando a tal efecto la adopción de Planes de Protección.

¿Qué significa PBIP?

P = Protección de
B = Buques e
I = Instalaciones
P = Portuarias

Y por sus Siglas en inglés significa: **ISPS (I**nternational **S**hip and **P**ort **F**acility **S**ecurity **C**ode).

¿Cuál es su contenido?

PARTE A:

Contiene requerimientos de carácter obligatorio en torno a las previsiones del nuevo Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS.

PARTE B:

Orientaciones Relativas: establece algunos lineamientos, a manera de recomendaciones, con relación al mencionado Capítulo XI-2.

Objetivos del PBIP/ISPS

Con objeto de alcanzar los objetivos del Código, se incluyen en él varias prescripciones funcionales, entre las que se encuentran, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

Los objetivos del presente Código son:

a) Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional.

b) Definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima.

c) Ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección.

d) Recopilar y evaluar la información sobre las amenazas contra la protección marítima e intercambiar dicha información con los Gobiernos Contratantes interesados.

e) Exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques y las instalaciones portuarias.

f) Evitar el acceso no autorizado a los buques e instalaciones portuarias y a sus zonas restringidas.

g) Evitar la introducción en los buques e instalaciones portuarias de armas no autorizadas y artefactos incendiarios o explosivos.

h) Facilitar los medios para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que afecte a la misma.

i) Exigir planes de protección para el buque y para las instalaciones portuarias basados en evaluaciones de la protección.

j) Exigir formación, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiariza con los planes y procedimientos de protección.

¿Quiénes están obligados a cumplir con dicho Código?

- Los gobiernos contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, a fin de detectar las amenazas a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional.
- Buques dedicados a viajes internacionales.
- Buques de pasaje, incluidos los de gran velocidad (HSC).
- Buques de carga, incluidos los de alta velocidad (HSC), de arqueo bruto igual o superior a 500 UAB.
- Unidades móviles de perforación mar adentro.
- Instalaciones Portuarias que presten servicios a tales buques (IPAPC).

La regla 3 del Capítulo XI-2 establece las obligaciones que, en materia de protección, se encuentran en cabeza de los Estados Contratantes y en tal sentido dispone que las Administraciones las cuales pondrán en práctica un esquema de niveles de protección y proveerán información adecuada sobre estos a los buques que navegan bajo sus respectivas banderas, cuidando de que dicha información sea debidamente actualizada, en el evento de que se produzca un cambio de nivel de protección.

Los Estados Contratantes tienen a su cargo las mismas obligaciones precedentemente mencionadas en lo que toca a las instalaciones portuarias localizadas dentro de su territorio así como respecto a aquellos buques que estén por entrar a dichas instalaciones o que ya se encuentren en ellas.

En el caso de Venezuela, el **INEA** (**I**nstituto **N**acional de los **E**spacios **A**cuáticos) definirá el nivel de protección tanto de los buques de bandera nacional como de las instalaciones portuarias:

Nivel de Protección 1: Nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.

Nivel de Protección 2: Nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte la protección marítima.

Nivel de Protección 3: Nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un

suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

No obstante, tanto las compañías como las instalaciones portuarias deben establecer el sistema de gestión de protección por cada nivel de protección, el cual implica básicamente cuatro aspectos que son: la revisión de los sistemas vigentes, la planificación de la protección, la asignación de los recursos y las auditorías.

Responsabilidades de las instalaciones portuarias.

De acuerdo a lo señalado en el punto precedente tanto el Capítulo XI-2 del Convenio como el Código se aplican también a instalaciones portuarias que atiendan buques que realicen viajes internacionales. No obstante, conviene precisar que tal aplicación se limita a la interfaz buque-puerto, es decir, está focalizada en la interacción que se da entre ambos sistemas independientemente de que ella se produzca en los fondeaderos o en los muelles.

Por tanto, las instalaciones portuarias deben cumplir con un grupo de obligaciones que son:

a) Con base en la sección 14.1 de la Parte A del Código, las instalaciones portuarias tendrán que adaptarse al nivel de protección que señale el Estado contratante en cuyo territorio se encuentran, debiendo cuidar que la aplicación de los procedimientos de protección causen el menor retardo o interferencia posible a los pasajeros, buques, mercancías y servicios.

b) Las instalaciones portuarias deberán producir su plan de protección, teniendo como guía la Parte B del Código.

c) En el nivel de protección 1 deben desplegarse diversas actividades a fin de prevenir incidentes que atenten contra la protección, las cuales incluirán el control de acceso a las instalaciones portuarias, la vigilancia de tales instalaciones así como de las áreas restringidas a objeto de evitar el ingreso de personas no autorizadas, la supervisión de las operaciones de manejo de la carga, etc.

d) En el nivel de protección 2 se aplican medidas adicionales con relación a las actividades desarrolladas conforme al punto “c”, siempre tomando en cuenta el plan de protección de las instalaciones portuarias.

e) Otro tanto puede decirse del nivel de protección 3 en el que se aplicarán las medidas específicas descritas en el plan de protección. Asimismo, en este nivel resulta imperativo que las instalaciones cumplan las instrucciones sobre protección que les sean impartidas por el Estado contratante.

f) Es menester realizar la correspondiente evaluación de la protección de las instalaciones portuarias por ser un aspecto medular para desarrollo del plan de protección señalado en el punto “b”, la cual será llevada adelante por el Estado Contratante o por una organización de protección reconocida por este.

g) Cada instalación portuaria debe nombrar un oficial de protección el cual velará por el desarrollo y cumplimiento del plan de seguridad, coordinará la ejecución de este plan conjuntamente con el oficial de protección tanto de la compañía como del buque, etc.

Responsabilidades de las compañías navieras y buques.

Al igual que en el caso de las instalaciones portuarias, las compañías navieras y los buques deben cumplir con una serie de obligaciones, entre las que destacan:

a) Cumplir con todas las exigencias establecidas en el Capítulo XI-2 del Convenio y en la Parte A del Código, así como tener en cuenta las recomendaciones mencionadas en la Parte B del Código.

b) Los buques deben con anterioridad a la entrada a un puerto en territorio de un Estado contratante, adaptarse al nivel de protección que ese Estado tenga establecido en ese momento.

c) Cada buque debe tener a bordo un plan de protección aprobado por la Administración, el cual contendrá las especificaciones inherentes a cada uno de los tres niveles de protección.

d) En el nivel de protección 1 los buques deben tomar medidas dirigidas a identificar y prevenir incidentes, tales como: garantizar el cumplimiento de todas las responsabilidades relacionadas con la protección del buque, controlar los accesos a este, controlar el embarque de personas y su equipaje, monitorear constantemente las áreas restringidas a fin de asegurarse que solo las personas autorizadas tienen acceso a ellas, controlar los diferentes espacios sobre cubierta y todos aquellos que rodean al buque,

supervisar la manipulación de la carga así como las bodegas y, finalmente, asegurarse que la información sobre protección se encuentre a disposición.

e) En el nivel 2 deben tomarse medidas de protección adicionales a cada una de las actividades descritas en el punto anterior, siempre tomando en cuenta la Parte B del Código.

f) En el nivel de seguridad 3 se aplicarán medidas específicas por cada actividad conforme al punto “c”, de acuerdo a lo señalado en el plan de protección del buque.

¿Por qué es necesario un Código Internacional para proteger los Buques y las Instalaciones Portuarias?

- La comunidad marítima internacional tiene que hacer frente a los riesgos que entrañan actos que ponen en peligro la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.
- Se deben adoptar acciones uniformes a nivel internacional para protegerse de las nuevas amenazas del terrorismo, cuya muestra quedó de manifiesto en los ataques efectuados en Estados Unidos el 11 septiembre de 2001.
- El propio buque puede convertirse en un arma, o puede servir para transportar personas que tengan intención de causar un acto de terrorismo creando conmoción mundial.
- La instalación portuaria puede utilizarse como una plataforma para cometer actos ilícitos que den lugar a sucesos que afecten a la seguridad de los países.

¿Cuál fue la fecha de entrada en vigor de dicha resolución?

Las enmiendas al SOLAS, que disponen la entrada en vigor de las medidas para incrementar la seguridad y protección marítima, fueron adoptadas en el período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), que se efectuó en diciembre de 2002.

Es por ello que en virtud de lo previsto en la Resolución 1 que fuera adoptada por dicha Conferencia Diplomática, las enmiendas al Anexo del Convenio y en consecuencia el Código se considerarán aceptadas definitivamente el día 1 de Enero de 2004, salvo que antes de esa fecha más de un tercio de los Estados contratantes del Convenio ó que

los Estados contratantes cuyas flotas mercantes en conjunto representen no menos del 50 % del tonelaje de la flota mercante mundial, presenten objeciones a las precitadas enmiendas.

Por lo demás, si tales objeciones no fuesen formuladas cumpliendo los requisitos antes dichos, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de Julio de 2004 y de hecho esa fue la fecha definitiva.

Quienes son los encargados operativos del código.

En la definición de los distintos tipos de interfaz que se crean en función de las características operacionales y distributivas de las instalaciones portuarias, se identifican ciertos aspectos que precisan ser interpretados.

a) Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP)

En los apartados Nº 17 hacen referencia a los perfiles y cometidos del Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP), que será designado para cada instalación portuaria. Sus responsabilidades se centrarán en llevar a cabo una evaluación inicial completa de la instalación portuaria, garantizando e implantando la elaboración y el mantenimiento del plan de protección de la instalación portuaria y realizando periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que las medidas de protección sigan siendo adecuadas subsanando deficiencias y actualizando el plan en función de los cambios que haya en la instalación portuaria. Forman además parte de sus responsabilidades la formación y actualización adecuada del personal responsable de la protección de la instalación portuaria y las comunicaciones a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria.

b) Oficial de protección del buque (OPB) y Oficial de compañía de protección marítima (OCPM).

Las figuras representadas por el Oficial de protección del buque (OPB) y el Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) no precisan, por su claridad, interpretaciones adicionales, ya que su presencia es una política de relación de recursos humanos establecidas, bien por la naviera como por el puerto interesado.

Sin embargo, el subcomité *de* Flag State Implementation (FSI) de la OMI ha decidido recomendar a la Maritime Safety Committee (MSC) que establezca que el Capitán de un

buque pueda ser designado como Oficial de protección del buque. Sin embargo, con la figura del Oficial de compañía de protección marítima (OCPM) sí se presentan algunas dudas, al considerar la interfaz en la que se encuentra el buque.

1. Cuando el buque dispone de su propia terminal en el puerto, la compañía se encuentra presente en todo momento y por ello es inmediata su disponibilidad, cubriendo las necesidades puntuales de protección en un buen número de probabilidades de la interfaz.
2. Cuando el buque está en una terminal de servicios de otra titularidad, si la compañía dispone de delegación en el puerto, también es de fácil y cómoda designación una persona de su organigrama para asumir las funciones del OCPM.
3. El problema se presenta con intensidad, cuando el buque llega a un puerto sin delegación de la naviera, en cuyo caso se plantean dos soluciones:
    a. La figura del consignatario adquiere dicha condición.
    b. La instalación portuaria designa una persona por delegación de la compañía del buque a través del consignatario.

Con el supuesto previsto en el punto 3a., la figura del consignatario pasa a ocupar otra dimensión en la representación del armador, que independientemente del grado de aceptación, no muestra contradicciones en el papel de funciones clásicas al ser una asistencia más, que hacen posible el buen fin de los objetivos comerciales del transporte marítimo.

Mientras que, la propuesta del punto 3b., viene a ser la misma anterior pero a partir de la utilización de expertos bajo una determinada relación contractual, que sin embargo, presenta numerosos aspectos negativos al no ser plenamente independiente y ser en todo momento de la instalación portuaria y poderse ver condicionada por ello.

¿Qué beneficios ofrece?

- **Promueve** la cultura en materia de seguridad.
- **Respalda** las acciones tendientes a canalizar, supervisar y coordinar las operaciones portuarias en materia de protección.
- **Eleva el nivel** de la instalación portuaria, buque y compañía al divulgar y comprender su finalidad.

Se traduce en mayores ingresos al optimizar la función de organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario.

¿**Qué servicios que se pueden ofrecer a partir de las exigencias del código**?

1. "**Diagnostico Previo**" para determinar el estado en que se encuentra la instalación portuaria o el buque respecto de las exigencias del Código.

2. "**Plan de protección del buque**": elaboración del Plan para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

3. "**Plan de protección de la instalación portuaria**": elaboración del Plan para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de a bordo en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.
4. Capacitación y Perfeccionamiento del "**Oficial de protección del buque**": la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidas la implantación y cumplimiento del plan de protección del buque y la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de la instalación portuaria.
5. Capacitación y Perfeccionamiento del "**Oficial de la compañía para protección marítima**": la persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para coordinar la labor con los oficiales de protección de la instalación portuaria y con el oficial de protección del buque.

6. Capacitación y Perfeccionamiento del **"Oficial de protección de la instalación portuaria**": la persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria y para la coordinación con los oficiales de protección de la instalación portuaria y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.

7. "**Elaboración de los Manuales de Protección**" tanto para el Buque como para las Instalaciones portuarias.

Conclusión

El Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias representa un programa completo para mejorar el perfil general de seguridad del sector del comercio marítimo internacional. Presenta a los gobiernos contratantes una orientación respaldada por una metodología que se centra en la identificación del activo y la infraestructura vital para el flujo seguro e ininterrumpido de las operaciones marítimas comerciales, reconociendo, al mismo tiempo, que puede haber vulnerabilidades que pongan en riesgo esos elementos críticos.

Habiendo identificado esas vulnerabilidades, el PBIP ofrece una orientación para la elaboración, aprobación e implementación de planes de seguridad adecuados que eliminarán o atenuarán la exposición de esas vulnerabilidades a los riesgos vinculados a amenazas conocidas o percibidas.

El PBIP no debe ser considerado como una fuente única y absoluta respecto a la seguridad portuaria internacional, sino que debe verse como un documento que contiene una serie de normas y prácticas óptimas que ofrecen a los gobiernos contratantes o a las autoridades designadas por estos una matriz para la formulación de sus programas y planes nacionales de seguridad portuaria, otorgándoles latitud para efectuar enmiendas y modificaciones a medida que las condiciones o las amenazas varíen con el tiempo. Debe considerarse este Código PBIP como un documento dinámico que se adaptará conforme a la naturaleza cambiante de los puertos, de sus operaciones e infraestructura, y a la naturaleza de las amenazas a que se vean expuestos.