

CODIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA DE LOS BUQUES Y DE INSTALACIONES PORTUARIAS (P.B.I.P.)

Introducción

Diferentes hechos acaecidos en diversos lugares durante los últimos años, y especialmente los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, han puesto de manifiesto que no existen países que estén completamente protegidos del terrorismo. Los hechos han probado que la actividad terrorista, cualquiera sea su motivación, puede alcanzar y ocurrir en cualquier parte, en cualquier momento, no dejando a nadie exento en su accionar. En este sentido las proyecciones y dirección que dichas actividades pueden alcanzar, son difíciles de dimensionar. La mayoría de las acciones han ido dirigidas a centros masivos de actividad social, pero no por ello otros objetivos selectivos no pueden ser atacados. En este sentido todos los objetivos identificables deberán ser cubiertos por las correspondientes medidas de protección.

Encontrándonos inmersos en un proceso creciente de interdependencia de todos los actores de la economía mundial, el caso de la globalización de los centros de producción y el transporte de los productos a los centros de consumos en el mundo, representan un alto nivel de dificultad para los controles y responsabilidades nacionales e internacionales, sobre la protección y evaluación de los riesgos, de todas las actividades que ocurren dentro de la cadena logística del comercio internacional.

Es por ello que todos los procesos, operaciones, de producción, transporte y manipulación de la carga desde su origen al destino final, son puntos vitales considerados dentro de la seguridad de las Instalaciones portuarias.

Marco Regulatorio De La Protección

La organización marítima internacional (OMI), desde que fue establecida, se ha dedicado a promover mecanismos de cooperación en el campo de practicas 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.

Uno de los convenios dedicados a la seguridad marítima, es el Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS (Safety Of Life at Sea) de 1974, sobre el que adopto, en diciembre del 2002, una cierta cantidad de enmiendas. La mas trascendental es la que se realizo al capitulo XI por lo cual se adopta el nuevo **“Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (ISPS Code, en Ingles, o PBIP en Español)**. El Código consta de dos partes, una con disposiciones obligatorias y otra con recomendaciones.

Antes de las enmiendas, el SOLAS se ocupaba solamente de la seguridad en los trasportes marítimos. Las enmiendas y el Código PBIP se ocupan ahora de asuntos de transporte marítimo en relación con buques e instalaciones portuarias.

El Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, tiene como propósito proporcionar un marco regulatorio y consistente para evaluar riesgos, y evitar que a través de los buques, instalaciones cargas y pasajeros, se cometan atentados terroristas utilizando como vía al transporte marítimo, permitiendo a los gobiernos aumentar en forma coordinada, a nivel internacional las medidas de protección necesarias para enfrentar las nuevas amenaza.

Dentro de las medidas dispuestas en el código de los buques, las instalaciones portuarias, y las compañías navieras, se deben designar oficiales de protección, previamente capacitados y acreditados por la autoridad marítima portuario. Además, obliga a los puertos y compañías navieras, a realizar planes de contingencia basados en evaluaciones de protección, con el fin de evitar potenciales actos terroristas.

El plazo para la implementación del código es el 1 de julio de 2004, cuando se aplicaran una serie de medidas para reforzar la seguridad marítima y portuaria, incluyendo requerimientos detallados y obligatorios relacionados con la seguridad para gobiernos, autoridades marítimas y compañías navieras junto con una serie de pautas acerca de cómo cumplir con estos requerimientos, incluidos en una segunda sección no obligatoria.

Dicha fecha es el límite de acreditación del Código, e implica tener los planes presentados y aprobados, e implementar esas medidas.

En consecuencia, a partir del segundo semestre , en todo el mundo, solamente los puertos adecuados a la directriz podrán realizar operaciones de exportación e importación. Aquellos puertos y compañías navieras que no cumplan con el Código serán considerados inseguros.

El proceso de evaluación de la Seguridad de las Instalaciones Portuarias, tiene componentes esenciales. Primero, se debe identificar posibles amenazas a las partes críticas con la intención de priorizar las medidas de seguridad y finalmente direccionar la vulnerabilidad en las instalaciones portuarias mediante la detección de sus debilidades en seguridad física, integridad estructural, sistemas de comunicación, infraestructura de transporte, utilidades y otras áreas de interés.

Los estados contratantes son quienes deben certificar el cumplimiento de las evaluaciones de seguridad en las instalaciones portuarias, para cada puerto de su territorio y para sus buques.

Contenidos Mandatarios y Recomendaciones

Las modificaciones al SOLAS y la parte "A" del PBIP, contienen medidas de aplicación mandatorias, mientras que la parte "B" incluye recomendaciones. Todas las medidas se refieren a buques de pasajeros, buques cargueros de más de 500 GT, plataformas petroleras e Instalaciones Portuarias (Definidas como los lugares donde ocurre la interfaz buque-puerto).

Entre las disposiciones mandatorias, se incluye la obligación de identificar a los buques de manera permanente, relacionada con un sistema de identificación automática (SIA) y el establecimiento de un sistema de alerta de seguridad, que funcione ante cualquier acción hostil contra el buque. También se dispone la emisión de un documento de registro de la historia de cada buque, denominado "continuous Synopsis Record (CSR)".

También se dispone la adopción de medidas de seguridad activas y pasivas para tres niveles: Normal, Protección Intensificada, y Máxima Protección, cuya implementación debe estar directamente relacionada con la evaluación del riesgo correspondiente. Para todo esto es necesaria la designación del personal de ejecución de las medidas de seguridad (Oficiales de Protección de buque, de Empresa y de Instalaciones Portuarias), de la preparación de los planes de contingencia que tomen en cuenta las evaluaciones de

riesgos (buques e instalaciones portuarias) y de emisión del certificado de seguridad del buque, como así también la supervisión del entrenamiento del resto del personal.

También se prevé la posibilidad de que un buque sea inspeccionado en puerto o antes de entrar al mismo, por razones de seguridad.

La parte "A" del PBIP establece claramente las responsabilidades y obligaciones de los distintos actores involucrados en la seguridad (Estados miembros, compañías navieras, capitanes e instalaciones portuarias).

Por otro lado la parte "B" del PBIP, establece una serie de recomendaciones relacionadas con las disposiciones mandatorias. Se solicita a los gobiernos que designen organizaciones de Protección Reconocidas (OPR) -proveedores de servicios de seguridad para buques en instalaciones portuarias- y puntos de contacto de seguridad marítima regional y nacional, administrar los niveles de seguridad e intercambiar información relacionada con todas las cuestiones de protección marítima.

En general, la parte "B" contiene propuestas detalladas acerca de la protección, tanto para los buques como para instalaciones portuarias.

OMI/OIT

La organización internacional del trabajo (OIT), también se ha involucrado activamente en resguardo y mejoramiento de la protección marítima y portuaria. Las principales acciones en tal sentido se refieren especialmente a los documentos de identidad de la gente de mar (C 185) y el Repertorio de Recomendaciones prácticas sobre Protección en los Puertos.

Se reconoce la necesidad de extremar el cuidado de los procedimientos de emisión de los documentos de identificación, a los efectos de evitar el riesgo de que aquellos sean entregados a quienes no deben recibirlo, como así también se destaca la importancia de contar con una base de datos internacional que sea de acceso libre a personas autorizadas de modo tal que puedan consultarse informaciones relacionadas con los documentos emitidos.

Con respecto al Repertorio de Recomendaciones Prácticas sobre Protección en los Puertos, su elaboración fue dispuesta en forma conjunta por OIT y OMI durante el primer semestre de 2003, estableciéndose mecanismo de consulta y participación de gobiernos, empleadores y trabajadores para el dictado de su documento final. En líneas generales, las recomendaciones están destinadas a orientar a los responsables de la protección portuaria, facilitando la identificación de tareas y responsabilidades tanto a gobernantes, empleadores y trabajadores. Las recomendaciones no tienen por objeto reemplazar a las legislaciones nacionales, ni alterar los ordenes establecidos para las relaciones entre las partes en cada país. Sin embargo, este conjunto de recomendaciones no vinculantes contribuirán a mejorar la protección portuaria en un todo de acuerdo con los principios establecidos por el Código PBIP.

El Terrorismo

La Resolución N° 1373 (2001), aprobada por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, celebrada el 28 de septiembre de 2001, establece una clara postura frente a amenazas a la paz y la seguridad internacional creadas por actos de terrorismo. La resolución mencionada se sustenta en la profunda preocupación frente al aumento, en varias regiones del mundo, de actos de terrorismo motivados por la intolerancia o extremismo, e insta a los Estados a trabajar mancomunadamente **“ Para prevenir y reprimir los actos de terrorismo, en particular acrecentando su cooperación y cumpliendo plenamente los convenios internacionales contra el terrorismo que sean pertinentes” y “reconociendo la necesidad de que los Estados complementen la cooperación internacional adoptando otras medidas para prevenir y reprimir en sus territorios, por todos los medios legales, la financiación y preparación de esos actos de terrorismo”**.

Esta resolución *“Observa con preocupación la conexión estrecha que existe entre el terrorismo internacional y la delincuencia transnacional organizada, las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero, el tráfico ilícito de armas y la circulación ilícita de materiales nucleares, químicos, biológicos y otros materiales potencialmente letales, y a ese respecto pone de relieve la necesidad de promover la coordinación de las iniciativas en los planos nacionales, subregional, regional e internacional, para reforzar la respuesta internacional a este reto y amenaza grave a la seguridad internacional.”*

Estas medidas de seguridad y protección marítima y portuaria, son resultado de extensos y continuos esfuerzos por combatir este mal que azota a la humanidad y es así que en el código PBIP de OMI por ejemplo, se reconoce dichas declaraciones como antecedentes válidos para implementar procedimientos y acciones que ayuden a cumplir con los objetivos de este compromiso.

El Bio-Terrorismo

Al evaluar las facilidades y libertades existentes actualmente en el comercio internacional global, con centros de producción en diferentes continentes respecto de los centros de consumo, el transporte de mercancías de exportaciones e importaciones, representan un especial riesgo y vulnerabilidad para la comisión de actos ilícitos o maliciosos, que pueda afectar la calidad de dichos productos o en la introducción de agentes biológicos o químicos, con efectos perniciosos sobre la salud humana e particular y , en general, en la imagen y reputación de los exportadores de origen. Sus blancos potenciales son las personas, los cultivos y el ganado.

A diferencia de las armas nucleares, químicas y convencionales, la aparición de un ataque biológico es insidiosa. Debido a la conectividad, movilidad, facilidad y rapidez del transporte de los diferentes agentes, un brote en cualquier lugar del mundo puede considerarse una amenaza para prácticamente todos los países, lo que implica un inmenso esfuerzo sanitario, técnico y financiero para los servicios de salud pública, cuyo común denominador, en América Latina, es escasez de recursos materiales, humanos y financieros.

El gobierno de los Estados Unidos dictó, en 2002, el Acta sobre Preparación y Respuesta para la Seguridad de la Salud Pública y Bio-Terrorismo, la que ha sido reconocida por su importancia en el tratamiento del problema, aunque es necesario destacar que, debido a su condición de extraterritorialidad de la aplicación de la ley estadounidense en el resto de los países, ha producido variadas opiniones contrarias ante la posibilidad de realizar inspecciones en origen y crear algún tipo de barrera para-arancelaria.