

EL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS  
BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP).  
ORÍGENES DEL CÓDIGO PBIP

CLAUDIO BARROILHET ACEVEDO  
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

RESUMEN

El Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) constituye una de las reacciones mundiales a los atentados terroristas que han venido impresionando al mundo desde el año 2001 a la fecha. Se trata de un cuerpo normativo de carácter técnico que establece medidas para asegurar la protección marítima de los buques mercantes y de las instalaciones portuarias en la interfaz buque-puerto y que opera por medio de la existencia de un plan de protección marítima y portuaria que debe ser elaborado e implementado por las empresas navieras y los terminales portuarios, a través de un oficial o persona a quien cada una de ellas cometa esta labor. El sistema de protección opera por medio del establecimiento de tres niveles de protección, que varían dependiendo de la posibilidad o inminencia de una amenaza o de un ataque a la seguridad marítima o portuaria, de manera que las medidas de protección al efecto van *in crescendo* en proporción al aumento de la probabilidad de un suceso que afecte contra la seguridad marítima. El Código PBIP, que fue redactado por la Organización Marítima Internacional, a través de su Comité de Seguridad Marítima, ha sido pro-

ABSTRACT

The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code is one of the world's reactions to terrorist attacks that have shaken up the world from 2001 on. The Code is a technical, regulatory body that provides for maritime security for vessels and port facilities in the ship-port interface and operates through a maritime and port security plan that has to be designed and implemented by both ship companies and port terminals through either an officer or a person to whom this task is assigned. The security system operates by means of the establishment of three security levels, which vary depending on the possibility or imminence of a threat or of an attack against maritime or port security so that measures are made tougher according to how probable an event affects the security. The ISPS Code, which was drafted by the International Maritime Organization through its Maritime Security Committee, has been enacted in light of an amendment to Chapter XI-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), adopted in December of 2002.

KEY WORDS: Port facilities - Security Officer - Ports - Ships - Plan - Assessment - Government - International Ship

mulgado al alero de una enmienda al Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), adoptada en diciembre de 2002.

PALABRAS CLAVE: Instalaciones portuarias - Oficial de Protección - Puertos - Buques - Plan - Evaluación - Gobierno - Administración - Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias PBIP - Medidas - Estado Rector - Organización de Protección - Organización Marítima Internacional (OMI) - Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)

and Port Facility Security (ISPS) Code – Measures – Governing body – Security organization – International Maritime Organization (IMO) - International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

## I. INTRODUCCIÓN

El Código PBIP, conocido por su sigla inglesa ISPS: International Code for the Security of Ships and Port Facilities, ha entrado en vigencia internacional el 1 de julio de 2004. Este Código tiene su origen en los atentados cometidos a las torres gemelas en Nueva York el año 2001 y como explicación los esfuerzos y reacciones, a nivel nacional e internacional, para incrementar los niveles de protección y seguridad en los buques, puertos y en las comunicaciones marítimas. Dentro de este contexto, la Organización Marítima Internacional (OMI), ha sido la entidad internacional que ha organizado la reacción mundial en materia marítima a las amenazas que el terrorismo conlleva. Asumiendo que la protección contra terrorismo y los actos ilícitos es una necesidad global y que el transporte marítimo es imprescindible para el comercio internacional, donde la infraestructura portuaria y la movilidad de las naves constituyen una plataforma y/o instrumentos útiles para perpetrar atentados terroristas, es que se ha estimado que los buques y los puertos deben estar preparados para hacer frente a ataques u otras actividades terroristas. En este sentido, la OMI ha representado la reacción de la comunidad marítima, que ha entendido los riesgos y su papel en este entorno. Puesto que lo más efectivo es eliminar la fuente del riesgo, se ha ideado un catálogo de medidas que corresponde adoptar a los propietarios y explotadores de los buques e instalaciones portuarias para evitar los actos ilícitos que afecten a la seguridad marítima y portuaria.

El Código PBIP encuentra su conexión legal al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974/1978 (International Convention for the Safety of Life at Seas, SOLAS), tratado que rige a nivel internacional desde el 25 de mayo de 1980 y en Chile, desde el 11 de junio de 1980, puesto que nuestro país lo ratificó sin reservas el 28 de marzo de 1980. SOLAS ha sido enmendado por sus protocolos de 1978 y 1988.

Como reacción a los atentados a las torres gemelas de Nueva York, la OMI encargó a su Comité de Seguridad Marítima la elaboración de medidas en relación a los buques e instalaciones portuarias, entidad que acometió esta labor por

medio de un grupo de trabajo interperíodos que se reunió en diversas ocasiones entre los años 2001 y 2002. En diciembre de 2002, la Conferencia Diplomática reunida en Londres, adoptó enmiendas a SOLAS XI-2, sobre el trabajo del Comité de Seguridad Marítima, incluyendo el Código PBIP o ISPS, que complementa y desarrolla las disposiciones del Capítulo XI-2 de SOLAS.

Junto al Código, se adoptaron otras resoluciones relativas al adelantamiento de la vigencia del sistema de identificación automática de buques (SOLAS V/19), que adelanta el período 2005-2007 a contar del 1° de julio de 2004), que es un sistema automático de transmisión de datos mediante el cual un buque, al ser interrogado por otra nave o por una estación terrestre, transmite automáticamente su identificación, posición geográfica, rumbo, velocidad y otras informaciones importantes para la seguridad de la navegación. La información recibida puede ser procesada en forma dinámica y presentada en una pantalla de radar, en una carta electrónica o en un computador, incluso portátil. Asimismo, se aprobó la resolución relativa al deber de marcar, en forma permanente y visible, el número de identificación del buque (aplicable desde el primer dique después del 1° de julio de 2004, SOLAS XI-Regla 3) y el registro sinóptico continuo (también a contar del 1° de julio 2004), que consiste en un historial del buque, país de matrícula, número identificador o número IMO, los nombres de los propietarios, armadores, casas clasificadoras, etc. SOLAS XI- Regla 5).

A la fecha de entrada en vigencia del Código ISPS, el 1° de julio de 2004, Chile no es parte de las modificaciones al Convenio SOLAS, en su parte XI-2 (nuestro país ha ratificado las enmiendas a SOLAS sólo hasta 1977, según publicación del Diario Oficial del 4 de marzo de 1981). Sin embargo, el Código ISPS rige *de facto*, puesto que al haberlo implementado una gran cantidad de países con los que mantenemos relaciones comerciales que implican intercambio de bienes por mar, lo exigen para las naves que recalen en sus puertos e instalaciones, así como para las instalaciones portuarias desde o hacia las cuales se efectúe el transporte. Esto ha producido que una importante cantidad de puertos chilenos hayan adoptado las exigencias del Código ISPS ya antes de su entrada en vigencia formal. Esto constituye un fenómeno jurídico interesante, porque se ha comenzado a desarrollar un uso o práctica marítima portuaria que puede derivar en costumbre jurídica, que en Chile es fuente de derecho (en materia mercantil, se aplica la costumbre según la ley *secundum legem* y fuera de la ley *praeter legem*) y en materias marítimas, regidas por el Libro III del C. de CCh., se puede probar por medio de informe de peritos que los tribunales apreciarán de acuerdo a las reglas de la sana crítica (art. 825 C. de CCh). Con todo, si por falta de *opinio iuris* u otra causa no se configura la costumbre, es indudable que estamos frente a un uso o práctica del negocio marítimo y de la actividad portuaria, que un juez o un intérprete de la norma marítima debe ponderar al resolver una cuestión jurídica o dirimir un conflicto.

## II. ESTRUCTURA DEL CÓDIGO PBIP

Como se explicó, el Código es obligatorio mediante el Capítulo XI-2 de SOLAS, que contiene normas generales que se desarrollan y complementan con las del Código.

El Código tiene dos partes. La Parte A contiene prescripciones obligatorias relativas a las disposiciones del Capítulo XI-2 de SOLAS y la Parte B contiene orientaciones y recomendaciones relativas a la aplicación de las disposiciones del Capítulo XI-2 de SOLAS y de la Parte A del Código. Mientras la Parte A tiene una redacción sistematizada y claramente dispositiva, la Parte B es una explicación en verso más extensa. Sin embargo, las orientaciones de la Parte B son de tal extensión y profundidad que van a constituir el grueso de la normativa aplicable del Código.

El Código contiene reglas interpretativas (SOLAS XI-2, Parte A. 1.1 y Parte B 1.5), que exigen que se efectúe una interpretación armónica de las Orientaciones y de sus disposiciones (Preámbulo N° 9, Parte B 1.5), permitiendo una compatibilidad con las normas del Derecho Internacional y un respeto a los derechos y libertades fundamentales que estas normas consagran (Preámbulo N° 9 y N°10, Parte A, 3.6) y estableciendo una coherencia de las definiciones (Parte A, 2.4). Se establece también que las orientaciones sobre los buques e instalaciones portuarias (IP) son relativas y dependerán de la IP, buque, carga, pasajeros, características de los servicios que presten (Parte A.3).

### III. OBJETIVOS DEL CÓDIGO PBIP

La piedra angular del Código la constituye la protección del transporte marítimo internacional. Si bien en el Preámbulo se hace referencia al atentado a las torres gemelas del 11 de septiembre de 2001, como el antecedente inmediato que gatilló su dictación, si se recorre el Código no se encuentra otra referencia al terrorismo, ya que sus normas giran sobre la idea de la protección marítima, que es el principio que funda el Código. El Código apunta a identificar y eliminar riesgos de sucesos que amenacen a la protección marítima, concepto que entendemos es más amplio, esto es, abarca, pero excede a los ataques terroristas. El Código y el Capítulo XI-2 de SOLAS "constituyen el nuevo sistema internacional de medidas destinadas a incrementar la protección marítima que permiten que los buques y las instalaciones portuarias cooperen para detectar y prevenir los actos que supongan una amenaza para la protección en el sector del transporte marítimo" (Parte B 1.1).

Los principales objetivos del Código (Parte A, 1.2) son:

1. Establecer un marco internacional que implique la cooperación entre los gobiernos contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a fin de detectar las amenazas a la protección marítima y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizadas en el comercio internacional;

2. 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;

3. Garantizar la recopilación y el intercambio temprano y eficaz de información relacionada con la protección y efectuar evaluaciones, planes y procedimientos de protección.

Se consagra también como un objetivo el garantizar la confianza que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas (Parte A, 1.2).

Los protagonistas de la protección marítima y portuaria son: navieros, portuarios, autoridades marítimas y portuarias y los Gobiernos Contratantes

#### IV. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES DEL CÓDIGO PBIP

Según la Parte A. 3 del Código, éste se aplica a: i) Buques de pasaje en viaje internacional; ii) Buques de carga de 500 o más TRG en viaje internacional; iii) Las unidades móviles de perforación mar adentro (*mobile off shore drilling unit*, MODU), y iv) A las instalaciones portuarias (IP) que les presten servicios, incluso con carácter de eventual, para el tráfico internacional.

El Código no se aplica a buques de guerra, a buques navales auxiliares ni a buques navales auxiliares ni a buques de un Estado contratante destinados exclusivamente a servicios gubernamentales no comerciales (Parte A, 3.3).

Según el Preámbulo (Nº 5), las disposiciones aplicables a la IP se restringen a la interfaz buque-puerto; este Código no se extiende a la respuesta concreta a un ataque ni se aplica a las actividades de la limpieza posteriores a un ataque. Como se dijo con anterioridad, las normas se refieren a un ataque, sin utilizar la expresión “ataque terrorista”, por lo que puede tratarse de cualquier acción que amenace la protección marítima y portuaria, sea o no cometido con la intención de causar terror. En el Capítulo XI-2 de SOLAS, Regla 1, se define al incidente de seguridad como cualquier acto o circunstancia sospechosa que amenace la seguridad de un buque, incluyendo la unidad móvil de perforación mar adentro y una nave de alta velocidad, o de un recinto portuario o de cualquier actividad en la fase buque-puerto o buque-buque.

Es importante destacar que, también según el Preámbulo (Nº 8), existe una referencia a los interesados y personas a quienes afectan las normas de este Código, a saber: el personal del buque, personal portuario, pasajeros, intereses de la carga, gestores navales, administradoras de puertos, autoridades locales y nacionales, todos quienes deben cooperar en su implementación.

En la Parte A 2 se establecen ciertas definiciones:

Plan de Protección del Buque (PPB): documento elaborado para asegurar la aplicación a bordo de medidas destinadas a proteger a las personas a bordo, carga, unidades de transporte, provisiones o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

Oficial de Protección del Buque (OPB): la persona a bordo, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidas la implantación y cumplimiento del plan de protección.

Oficial de la Compañía para Protección Marítima (OCPM): la persona designada por la compañía, para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan se desarrolla, implementa y mantiene para coordinar la labor con los oficiales de protección de la instalación portuaria.

Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP): persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión, y actualización del plan de protección de la instalación portuaria.

Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP): plan elaborado 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.

También se definen los niveles de protección marítima.

#### V. NIVELES DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

El sistema del Código y de las medidas que establece para garantizar la protección marítima y portuaria se estructura en base a niveles de protección. Se distinguen tres niveles.

El Nivel 1 consiste en una protección normal: son medidas mínimas aplicables en forma permanente (Parte A 2.1.9 y B 4.8), las que tienen por propósito garantizar que se llevan a cabo en el buque todas las tareas relacionadas con la protección; supervisar las áreas restringidas a fin de garantizar que acceden a ellas solamente las personas autorizadas; controlar el acceso al buque; supervisar las zonas de cubierta y las que rodean el buque; controlar el embarque de las personas y sus efectos; supervisar la manipulación de la carga y los pañoles del buque y garantizar que se dispone en el puerto de un sistema de comunicación que facilite la protección.

El Nivel 2 contiene una protección reforzada, consistente en medidas adicionales que se aplican, durante un período de tiempo, en caso de aumento del riesgo o amenaza de un suceso que afecte a la protección marítima (Parte A, 2.1.10 y B 4.8). Estas medidas se aplicarán en cada una de las actividades señaladas respecto de las medidas del Nivel 1, teniendo en cuenta la orientación facilitada en la Parte B del Código y son medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección del buque y de la IP.

El Nivel 3 es un nivel de protección excepcional; son medidas concretas de protección que se aplican por un tiempo limitado, cuando sea probable o inminente que acontezca un suceso que afecte a la protección marítima (Parte A 2.1.11 y B 4.8). Estas medidas se aplicarán en cada una de las actividades señaladas para Nivel 1, teniendo en cuenta la orientación facilitada en la Parte B del Código y son medidas concretas de protección especificadas en el plan de protección del buque y de la IP.

Es importante destacar que la determinación del nivel de protección la hace el Gobierno Contratante, es una función indelegable (Parte A 4.3 y B 4.8). Puede pasarse del Nivel 1 al Nivel 3, bien via nivel 2 o directamente, *non stop* (Parte B 4.9). El Nivel 3 es transitorio, en cuanto opera excepcionalmente cuando hay una información verosímil de que hay amenaza o inminencia del suceso que afecte a la protección marítima (Parte B 4.9). Los gobiernos deben divulgar en forma rápida y eficaz los cambios en los niveles de protección (Parte B 4.13).

## VI. EL ROL DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES, LAS ORGANIZACIONES DE PROTECCIÓN RECONOCIDAS, LA COMPAÑÍA Y LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

En el Código se establecen ciertas obligaciones a los Gobiernos Contratantes, quienes deben recopilar información sobre amenazas a la protección marítima (parte A 1.3.1 y B 1.6); exigir planes de protección para los buques e instalaciones portuarias, así como ejercicios, prácticas y evacuaciones para garantizar que el personal se familiarice con ellos (Parte A 1.3.7 y B 1.6); determinar el nivel de protección aplicable (Parte A 4.1 y B 1.6); expedir certificado internacional de protección del (Parte B1.6); evaluar planes de protección, someterlos a pruebas y controlarlos (Parte A 4.3 y B 1.6); comunicar información a la OMI y a los sectores navieros y portuarios (Parte B 1.6) y deben velar por el respeto a la información confidencial en materia de protección marítima (Parte B 4.1).

Los Gobiernos Contratantes pueden actuar por medio de sus administraciones, o de la autoridad delegada (Parte A 2.2 y B 4.2). En SOLAS Capítulo XI-2, Regla 1, Definiciones, se define a la Autoridad Designada la organización(nes) o administración(nes) identificadas, dentro del Gobierno Contratante, como responsable de implementar las disposiciones de este Capítulo pertenecientes a la seguridad de los recintos portuarios y la interfaz buque-puerto, desde el punto de vista del puerto. Según el art. 5 de la Ley de Navegación (D.L. 2.222, D. Of. 31 de mayo de 1978), a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante corresponde aplicar y fiscalizar el cumplimiento de los convenios internacionales y demás normas legales o reglamentarias relacionadas con sus funciones, de manera que, indudablemente, será la Autoridad Marítima chilena una de las administraciones a las que se refiere el Código. Surge la interrogante respecto del período en que el Código no rija en Chile como tratado internacional legalmente suscrito, ratificado y vigente, esto es, mientras Chile no ratifique el Capítulo XI-2 de SOLAS, respecto al cual hemos sostenido que rige ya, al menos, como un uso o práctica de la actividad marítimo portuaria. Creemos que esta falta de vigencia formal no es óbice para que la Autoridad Marítima chilena ejerza plenamente sus atribuciones. De otra parte, pensamos que si el código no rige formalmente, no puede ser una obligación, y las compañías e instalaciones portuarias no tienen la obligación legal de adoptarlo, a menos que así lo pacten, porque nadie puede contraer obligaciones sin su voluntad.

Los Gobiernos Contratantes pueden también actuar por medio de una organización de protección reconocida (OPR), a quien se puede delegar aprobación de planes, enmiendas, verificaciones del buque, evaluaciones de planes de IP (Parte B 4.3). Las OPR pueden asesorar a las compañías navieras e IP en la evaluación de sus planes de protección (pero en este caso no puede aprobar tal plan en representación del gobierno (Parte B 4.4). Puede ser una OPR un puerto; una autoridad portuaria; el explotador de una instalación portuaria (Parte B.4.5). Quien actúe como OPR deben tener conocimientos, capacidades, personal y experiencias en el sector naviero y portuario (Parte B 4.5) y el gobierno debe verificar las capacidades de la OPR. Con todo, hay ciertas tareas que son indelegables, como la determinación del nivel de protección, la designación de las IP que deben establecer oficiales de protección de la IP y generar planes de

protección; aprobar evaluación y planes de protección; ejecutar medidas de control, cumplimiento y determinar cuando es necesaria la protección marítima (Parte B 1.7)

La Compañía es quien explota los buques sujetos al Código (Parte A 2.1.6, 6.1 y B 1.9). Ella debe designar un Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM) (Parte A 2.1.7) y un Oficial de Protección del Buque, por cada una de sus naves (OPB) (Parte A. 2.1.6 y B 1.9).

Por su parte, la Instalación Portuaria (IP), es el lugar donde se produce la interfaz buque-puerto, e incluye las áreas de fondeo, muelles de espera y aproximación desde el mar, cuando corresponda (SOLAS, XI-2 /1.1). La IP debe designar un oficial para asumir la responsabilidad de la elaboración, implementación, revisión y actualización del Plan de Protección, quien se denomina Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) (Parte A 2.1.8 y B 1.16).

## VII. LA DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

Es el instrumento crucial del sistema que el Código PBIB establece.

Esta Declaración de Protección Marítima (DPM) puede ordenarla el gobierno contratante, de oficio o a solicitud de un buque (Parte A 5.1 y B 5.1) y consiste en la evaluación del riesgo que una operación buque-puerto o buque-buque suponga para las personas, bienes o medio ambiente. Debe mantenerse a bordo.

Ella procede cuando se determina su necesidad, producto de una evaluación de riesgos en una IP o en un buque que enarbore el pabellón del gobierno contratante. En general, la DPM es necesaria cuando exista un riesgo para personas, bienes, medio ambiente, pasajeros, carga y circunstancias del buque y/o de la IP (Parte B 5.2). Un buque la puede pedir cuando: funcione a un nivel de protección más elevado que la IP u otro buque con el que realice una operación de interfaz; exista un acuerdo entre gobiernos; se haya producido una amenaza o suceso que afecte la protección marítima; el buque se encuentre en un puerto que no esté obligado a tener un plan de protección de la IP o realice operaciones con otro buque que no esté obligado a tener un plan de protección del buque aprobado (Parte A 5).

También puede solicitarla una OPIP (Parte B 5.3).

Emitida la DPM, deben acusar recibo de ella el capitán o el OPB, si se dirige al buque (Parte A 5.4) o el OPIP, si se dirige a la IP (Parte A 5.4 y B 5.3). Su objetivo es que los buques y las IP involucradas acuerden las medidas de protección a adoptarse, de acuerdo a sus respectivos planes (Parte B 5.4). La DPM debe recoger las medidas de protección necesarias a adoptarse por los buques y/o las IP, así como las responsabilidades de cada parte involucrada (Parte A 5.5). La DPM debe efectuarse de acuerdo al modelo adjunto al Código, en idioma oficial (inglés, español o francés), debe ser fechada y firmada por el emisor (sea el buque o la IP) y debe revisarse o reemplazarse en cada cambio de nivel de protección (Parte B 5.4).



### VIII. EL PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

Cada buque debe confeccionar un Plan de Protección del Buque (PPB), que debe ser aprobado por la Administración y comprender los niveles 1, 2 y 3 (Parte A 9.1). La OPR puede asesorar en su elaboración y/o enmienda, pero en ese caso no podrá participar en su examen y/o aprobación (Parte A 9.2 y 9.3).

El PPB contiene una evaluación de la vulnerabilidad y protección del buque, e incluirá una descripción del sistema de protección del buque, de los sistemas de comunicación y la relación entre el buque y otros buques de la compañía y con ésta. La evaluación de la protección y vulnerabilidad del buque son esenciales para confeccionar el PPB, y deben contener un reconocimiento *in situ* de su vulnerabilidad y, como mínimo, los siguientes elementos (Parte A 8.4):

- i) Identificación de las medidas, procedimientos y actividades existentes relativas a la protección;
- ii) Identificación y evaluación de las principales actividades a bordo del buque y que es importante proteger;
- iii) Identificación de las posibles amenazas a las principales actividades a bordo del buque y la probabilidad de que ocurran, a fin de establecer medidas de seguridad y ordenarlas por orden de prioridad; y
- iv) Identificación de los puntos débiles, incluido el factor humano, de la infraestructura, la normativa y los procedimientos.

Todo buque llevará a bordo un plan de protección del buque aprobado por la Administración (Parte A 9), que tendrá en cuenta los tres niveles de protección y debe considerar las actividades relativas a protección de acceso al buque; embarco de personas y cosas; vigilancia de las cubiertas del buque, zonas de acceso; zonas restringidas a bordo; manipulación de cargas, disponibilidad de las comunicaciones, entrega de provisiones al buque y equipajes no acompañados (Parte A 7.1 y B 9.9 a 9.51). Debe contener, además, la forma de responder a las solicitudes de DPM de un buque o de una IP (Parte B 9.52)

Los planes de protección de los buques no están sujetos normalmente a la inspección de los oficiales autorizados por un gobierno contratante a efectuar el control de conformidad con lo dispuesto en SOLAS Regla XI-2/9. No obstante, si los oficiales autorizados del gobierno contratante tienen motivos fundados para creer que él no cumple con SOLAS XI-2 o de la Parte A del Código, como medio de verificar o rectificar el incumplimiento, se permite examinar las secciones específicas del plan relativas al incumplimiento, pero sólo con consentimiento del gobierno contratante del buque o del capitán (Parte A 9.7).

El PPB deberá estar redactado en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si dicho idioma no es el español, francés o inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

Según la Parte A 9.4, el PPB incluirá, como mínimo, la siguiente información:

- 1) Medidas [y/o equipos] previstas para evitar que por cualesquiera medios se introduzcan a bordo del buque armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra las personas, los buques o los puertos y cuyo transporte no está autorizado;

2) Identificación de las zonas restringidas y medidas [y/o equipos] para prevenir el acceso no autorizado al buque y a las zonas restringidas de a bordo;

3) Procedimientos para hacer frente a las amenazas para la seguridad o al fallo en las medidas de protección, incluyendo disposiciones para mantener las operaciones fundamentales del buque o de la interfaz buque-puerto;

4) Procedimientos para la evacuación en caso de amenazas para la seguridad o de fallo en las medidas de protección;

5) Tareas del personal de a bordo al cual se asignen responsabilidades de protección y de otro personal de a bordo sobre aspectos de protección;

6) Procedimientos para verificar las actividades de protección relacionadas con el plan, procedimientos para la formación y ejercicios y prácticas relacionados con el plan;

7) Procedimientos para coordinar las actividades de protección de las instalaciones portuarias;

8) Procedimientos para el examen y actualización periódicos del plan;

9) Procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección;

10) Identificación del oficial de protección del buque;

11) Identificación del oficial de la compañía para protección marítima;

12) Plan de protección del buque;

13) Procedimientos para garantizar que se llevan a cabo las inspecciones, las pruebas, el calibrado y mantenimiento de los equipos de protección con que se cuenta a bordo;

14) Identificación de los lugares donde se haya instalado la alarma para la protección de los buques; y

15) Procedimientos, instrucciones y directrices para la utilización de dicha alarma, así como para las pruebas, activación, desactivación y reactivación.

El plan de protección del buque podrá combinarse con el sistema de gestión de la seguridad al que se hace referencia en el Capítulo IX (Código ISM). El PPB podrá mantenerse en formato electrónico, en tal caso, estará protegido con objeto de impedir que se borre, destruya o sobrescriba.

La Administración debe aprobar el PPB y sus enmiendas, lo que deberá certificarse por medio de un certificado que debe ir a bordo (Parte A 9.5), denominado Certificado Internacional de Protección del Buque (Parte B 9.5).

La elaboración del PPB es responsabilidad de la OCPM (Parte B 9.1) y dependerá de cada buque y de sus características especiales. Se preceptúa que deben elaborarse procedimientos de revisión y eficacia y modificaciones al PPB (Parte B 9.5).

#### IX. OFICIAL DE LA COMPAÑÍA PARA PROTECCIÓN MARÍTIMA (OCPM)

Según la Parte A 11.2, las tareas y responsabilidades del oficial de la compañía para protección marítima incluirán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

1. Asesorar respecto del tipo de amenaza a la que es posible que el buque vaya a hacer frente, sirviéndose para ello de las pertinentes evaluaciones de la protección y de otra información adecuada;

2. Garantizar que se realiza la evaluación de la protección del buque;
3. Garantizar la elaboración y mantenimiento del plan de protección del buque;
4. Modificar el plan de protección del buque a fin de subsanar deficiencias y de satisfacer las necesidades de protección de cada buque;
5. Acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia;
6. Asegurar una formación adecuada para el personal responsable de la protección del buque;
7. Coordinar la implantación del plan de protección del buque con el oficial de protección del buque y los oficiales competentes de protección de las instalaciones portuarias;
8. Garantizar la compatibilidad entre las prescripciones de protección y las de seguridad;
9. Garantizar que, si se aplican planes de protección de la flota o de buques gemelos, el plan para cada buque tiene en cuenta exactamente la información específica correspondiente a cada buque; y
10. Garantizar la implantación y mantenimiento de todo medio alternativo o equivalente aprobado para un buque determinado o para un grupo de buques.

#### X. OFICIAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE (OPB)

Establece la Parte A 12 que en cada buque se designará un oficial de protección del buque, cuyas tareas y responsabilidades incluirán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

1. Inspecciones periódicas de protección del buque;
2. Implantación, mantenimiento y supervisión del plan de protección del buque;
3. Proponer modificaciones al plan de protección del buque;
4. Acrecentar la toma de conciencia de la protección y vigilancia a bordo;
5. Garantizar que se ha brindado formación adecuada al personal de a bordo;
6. Notificar sobre todos los sucesos relacionados con la protección;
7. Coordinar la implantación del plan de protección del buque con el oficial de protección de la compañía y el oficial competente de protección de la instalación portuaria; y
8. Garantizar el funcionamiento, la prueba, calibración y mantenimiento adecuados del equipo de protección del buque.

Como se dijo, se expedirá un certificado internacional de protección del buque después de que se haya llevado a cabo el reconocimiento inicial o de renovación. Dicho certificado será expedido o refrendado por la administración o por la organización de protección reconocida por ella.

#### XI. PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

La instalación portuaria (IP) deberá actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por los gobiernos contratantes. Las medidas y procedimientos de protección se aplicarán en las instalaciones portuarias de modo tal que causen un mínimo de inconvenientes o demoras para los pasajeros, los buques, las mercancías y los servicios.

En el nivel de protección 1, en todas las instalaciones portuarias se llevarán a cabo las actividades que se indican a continuación, aplicando las medidas adecuadas y utilizando la orientación que se brinda en la Parte B del presente Código, a fin de identificar y tomar medidas de prevención contra sucesos que afecten a la seguridad y

1. Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección de la IP;
2. Controlar el acceso a la IP;
3. Vigilar la IP, incluidas las zonas de fondeo y atraque;
4. Vigilar las zonas restringidas a fin de que solo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
5. Supervisar la manipulación de la carga;
6. Supervisar la manipulación de las provisiones del buque; y
7. Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones.

En el nivel de protección 2, las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria, deberán implantarse respecto de cada actividad señalada en la Parte A 14.2, teniendo en cuenta la orientación que se brinda a la Parte B del presente Código.

En el nivel de protección 3, las demás medidas específicas de protección que se indican en el plan de protección de la instalación portuaria, deberán implantarse respecto de cada actividad señalada en la Parte A 14.2, teniendo en cuenta la orientación que se brinda a la Parte B del presente Código.

Ejemplo de los niveles en la actividad de controlar el acceso a la instalación portuaria. En el nivel de protección 1, delimitar las zonas restringidas mediante vallas u otras barreras; comprobar la identidad de todas las personas que deseen entrar en la IP para acceder a un buque; registrar a las personas y sus efectos personales, etc. En el nivel de protección 2, destinar más personal a la vigilancia en los puntos de acceso; limitar el número de puntos de acceso a la IP; aumentar la frecuencia de los registros de personas, etc. En el nivel de protección 3, suspender el acceso a la IP; suspender los movimientos de las personas o vehículos o en partes de la IP; suspender las operaciones portuarias en toda la instalación o en parte de ella, etc.

La evaluación es parte integrante del proceso de elaboración del plan de protección de la IP y debe incluir como mínimo:

1. Identificación y evaluación de los bienes e infraestructura que es importante proteger;
2. Identificación de las posibles amenazas para esos bienes e infraestructura, a fin de establecer medidas de protección;
3. Identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas para contrarrestar amenazas, y
4. Identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano.

Una vez terminada la evaluación, se elaborará un informe que consistirá en un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación; una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación y una descripción de

las medidas que podrían aplicarse para contrarrestar cada uno de esos puntos vulnerables. Este informe se protegerá contra la divulgación no autorizada.

## XII. PLAN DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

Para cada IP, se elaborará y mantendrá, basándose en la evaluación de la protección, un plan de protección adecuado para la interfaz buque-puerto. El plan comprenderá como mínimo, lo siguiente:

1. Medidas para evitar que se introduzcan a bordo o en la IP armas o sustancias peligrosas y dispositivos a ser usados contra personas, buques o puertos;
2. Medidas destinadas a prevenir el acceso no autorizado a la IP, a buques o zonas restringidas;
3. Procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección;
4. Procedimientos a seguir en el nivel de protección 3;
5. Procedimientos para la evacuación en caso de amenaza o de fallas en las medidas de protección;
6. Tareas del personal de la IP al que se asignen responsabilidades de protección;
7. Procedimientos para la revisión del plan y su actualización;
8. Procedimientos para informar los sucesos que afecten a la protección marítima;
9. Identificación del oficial de protección de la IP, con sus datos de contacto;
10. Medidas para garantizar la protección eficaz de la carga y del equipo para su manipulación;
11. Procedimientos para la respuesta en caso de activación del sistema de alerta de protección de un buque en la IP.

## XIII. OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

Se designará un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) por cada instalación portuaria. Se puede asignar a una persona como el oficial de protección de más de una instalación portuaria. Se exige dar al OPIP el apoyo necesario para que pueda desempeñar los deberes y responsabilidades que impone el presente Código, tales como:

1. Llevar a cabo una evaluación inicial;
2. Garantizar la elaboración y el mantenimiento del plan;
3. Implantar el plan, y
4. Coordinar con los servicios de protección necesarios.

El OPIP y el personal de protección de la instalación portuaria pertinente deberán contar con los conocimientos necesarios y haber tenido formación al respecto, para lo cual se deberá tomar en consideración la orientación que se facilita en la Parte B del presente Código. El personal de la instalación portuaria que cumpla tareas específicas de protección deberá conocer sus responsabilidades y deberes respecto de la protección de la instalación portuaria, según figuren en el plan de protección de la instalación portuaria y deberá tener los conocimientos y aptitudes suficientes para llevar a cabo las tareas que se le asignen.

Los ejercicios para garantizar la adecuación de los planes prescritos en la

presente parte se llevarán a cabo por lo menos una vez al año, sin que el intervalo entre los ejercicios exceda de 18 meses. Estos ejercicios podrán ser específicos de la instalación portuaria o formar parte de un programa de ejercicios de cooperación, con planes de protección aplicables a la instalación portuaria y al buque.

#### XIV. ALGUNAS IMPLICANCIAS LEGALES DE ESTE CÓDIGO

El sistema del Código establece una serie de obligaciones y mecanismos tendientes a incrementar la protección marítima, para lo cual se deben efectuar evaluaciones, establecer y cumplir un plan y se designan oficiales encargados de su cumplimiento tanto en el buque como en las actividades buque-puerto y buque-buque. El Plan de protección del buque y de la IP es un verdadero catálogo de conductas y precauciones a tomar que, jurídicamente, constituye una concreción y especificación de un estándar de conducta impuesta. Esto significa que cuando se efectúe un juicio de reproche de la actuación de alguno de los sujetos a este Código, se tendrá en especial consideración el cumplimiento o no del Plan y de las demás normas del Código y prescripción de las orientaciones. Al estándar de buen padre de familia, se le adjunta el de buen protector de la seguridad marítima. Aún sin entrar en vigencia formal, los usos y prácticas del Código y el sistema de protección marítima están elevando el estándar de la responsabilidad. En materia de responsabilidad civil contractual, en que impera la buena fe objetiva, en que el juicio de reproche se efectúa por medio de una comparación de la conducta del deudor *vís-a-vís* la que hipotéticamente habría tenido un deudor diligente, o la que habría tenido un transportador prudente (en el caso del transporte marítimo del Libro III), para configurar el alcance de la conducta prudente, el juzgador o analista deberá considerar al Código, que naturalmente pasará a ser un importante catálogo de conductas adecuadas para la seguridad marítima. Entonces, si para proteger la seguridad marítima se establecen conductas y procedimientos, esto implica extender a ellos la responsabilidad de los involucrados.

Por otra parte, al establecerse niveles en función de la protección marítima, que operan con precauciones *in crescendo*, se pretende prevenir los ataques a la seguridad marítima. Mientras más frentes y amenazas tenga un Plan y un sistema, más eficaz será. El ideal es prevenir los ataques y detectar las amenazas y riesgos de suceso que afecten la seguridad marítima. Esto conlleva que lo que antes era imprevisto o inesperado, ahora se hace previsible y, además, se establece la obligación de prevenir. Se produce así, un acotamiento al elemento imprevisto o la previsibilidad, que es un elemento propio de figuras como el caso fortuito, la excesiva onerosidad sobreviniente y la adopción de medidas razonablemente exigibles para prevenir daños. Con el nacimiento de la preocupación por detectar amenazas y prevenir sucesos que afecten a la protección marítima, se ha restringido el concepto de imprevisto e imprevisible. Con el Código se amplían los sucesos previsibles y se incrementan las medidas preventivas. Si ellas no se adoptan, se infringe el Código, y si no se previó siendo previsible, también se incurre en responsabilidad.

El sistema del Código se erige sobre la idea de la protección marítima. Se

trata de un concepto válvula o norma módulo, descrito en las orientaciones como las medidas que permiten que los buques e instalaciones portuarias detecten y prevengan actos que amenacen la protección del sector del transporte marítimo. El contenido mismo del concepto protección deberá establecerlo el juzgador o el analista, caso por caso, es una norma de textura abierta. Como valor y como concepto, la protección marítima impera en forma independiente a la vigencia formal del Código.

Desde la perspectiva del seguro es también importante, puesto que al identificarse a la protección marítima como un valor importante en el sector del transporte marítimo y portuarios, los protagonistas de este negocio, quienes tienen que ver con los buques, instalaciones portuarias o los utilizan, como el personal del buque, el personal portuario, los pasajeros, los intereses de la carga, los gestores navales, los administradores de puerto y las autoridades nacionales y locales que tengan funciones en el ámbito de la protección, que participen en contratos de seguro, aseguren riesgos o intervengan en actividades relativas a un contrato de seguro, ya que si las normas del Código están destinadas a prevenir los ataques a la protección marítima y este constituye un evento amparado por una cobertura de seguros, su incumplimiento implicará un aumento del riesgo del siniestro, lo que tiene implicancias en los efectos del seguro. Por otra parte, y también en el seguro, es posible que los atentados a la protección marítima constituyan actos terroristas, riesgos de guerra, contaminación radiactiva u otros excluidos de las coberturas de seguro.

En el fletamento por viaje, tienen repercusión en la obligación del fletador de invitar la nave a un puerto seguro. También influyen en el cómputo de la estadía y sobrestadía, porque los retrasos por falta de incumplimiento de las normas del Código del puerto puede ser del riesgo del fletador, mientras que si la falta de adecuación al Código proviene de la nave, es de riesgo del fletante.

En los demás fletamentos corresponderá determinar quién es el que asume las obligaciones del Código, que por su naturaleza se identifican más con la gestión náutica de la nave.

En materia de transporte marítimo de mercancías, un transportador prudente no podrá dejar de observar las normas del Código, designar un OPB, un OPC y establecer, cumplir, revisar, evaluar y observar un PPB. Esto, independientemente que tenga su asiento en un Estado contratante del Código o el buque se haya matriculado o no en un Estado que sea parte de SOLAS, porque al imperar como uso o práctica, el uso ha pasado a formar parte del estándar de diligencia y precaución que se le exige a un transportador diligente. Los retrasos derivados de incumplimientos con las exigencias del Código, serán de responsabilidad del porteador marítimo.

Tratándose de IP, si bien no se puede imponer a un Estado no contratante la obligación de aplicar el Código a sus IP, los demás Estados, contratantes o no, pueden condicionar el acceso a sus IP de los buques que provengan de países no certificados y/o de los buques sin certificado. En Chile, los arts. 24 y 32 de la Ley de Navegación permiten a la Autoridad Marítima restringir el paso, permanencia o ingreso de naves a zonas o puertos nacionales, incluso puede prohibir el tránsito en aguas sometidas a la jurisdicción nacional si el paso no es inocente. Si

el Código rige formalmente en Chile, es indudable que su infracción será una causal para que no se lo considere. Mientras no rija, habrá que atender a la naturaleza del suceso, conducta o infracción que se trate para determinar qué atribuciones tiene la Autoridad Marítima.

En materia de navegabilidad, la navegabilidad documental de la nave incluirá también la emisión de un certificado de protección emitido por el gobierno contratante respectivo.

Para terminar, desde la perspectiva del capitán, quien debe verificar que la nave mantenga una condición de navegable y cumplir con las leyes y reglamentos aplicables, el certificado de protección marítima y el cumplimiento de las disposiciones del Código serán imprescindibles para que la nave se repunte navegable y cumpla con la normativa vigente. El Código produce un ensanchamiento de las obligaciones y de las atribuciones del capitán en materia de seguridad y protección a la navegación marítima.