

## DERECHO DE LA NAVEGACION

### SEGURIDAD MARÍTIMA - CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (CPBIP)

Dr. Erick Alejandro Oms

Los riesgos y los grandes intereses comprendidos en la aventura marítima han obligado a adoptar medidas de seguridad, no solo en el plano nacional, sino también en el internacional.

Los siniestros se producen por la concurrencia de uno o más factores causales, entre los que encontramos los factores humanos, (personal embarcado), factores técnicos, (estructura del buque), factores de infraestructura, y factores exógenos (terrorismo y actos de piratería entre otros).

A raíz de los acontecimientos ocurridos el pasado 11 de Septiembre de 2001 (11S) en los Estados Unidos; la vigésima segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional (IMO), acordó que debían elaborarse nuevas medidas con relación a la protección de buques e instalaciones portuarias. Así fue como la Conferencia diplomática de diciembre de 2002 adoptó una enmienda a las disposiciones del **Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974** (Convenio S O L A S 1974, ratificado por Argentina).

La ampliación del presente convenio S O L A S 74, se acordó para que las medidas relativas a la protección entren en vigor lo más prontamente posible.

El **Código P.B.I.P** que entró en vigor el pasado 1 de julio de 2004, cuenta con un preámbulo y dos partes.

La primera de ellas "**PRESCRIPCIONES OBLIGATORIAS RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES DEL CAPITULO XI-2 DEL CONVENIO S O L A S, ENMENDADO**" , establece medidas obligatorias cuyos objetivos básicos son: detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra sucesos que afecten buques e instalaciones portuarias; garantizar que se recopilará con eficacia la

información relativa a la protección y procedimientos que permitan establecer niveles de defensa.

Su ámbito de aplicación se circunscribe a buques dedicados a viajes internacionales, ya sea de un arqueo bruto igual o superior a 500; buques de pasajes, unidades de perforación e instalaciones portuarias que presten sus servicios a buques dedicados a viajes internacionales.

El instrumento plantea la responsabilidad de los Contratantes de determinar la Declaración de Protección Marítima, mediante la evaluación del riesgo que una operación de inter-faz buque - puerto o buque a buque.

A fin de incrementar la protección marítima se incorporan cuatro nuevos operadores en el tráfico: *oficial para la protección del Buque (O P B)*; *organizaciones de protección reconocidas (O P R)*; *el oficial de la compañía para la protección marítima (O C P M)* y *el oficial para la protección de instalaciones portuarias (O P I P)*. Sus funciones apuntan desde sus diferentes ámbitos, a garantizar la seguridad en forma coordinada y eficiente.

El C P B I P contempla una verificación y certificación de buques que no exceda de cinco años, mediante un certificado internacional de protección expedido por la administración o por una organización de protección reconocida. Dicho certificado incluirá una verificación completa del sistema de protección del buque y de todo su equipo de seguridad.

La segunda parte **"ORIENTACIONES RELATIVAS A DISPOSICIONES DEL CAPITULO XI-2 DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD EN LA VIDA EN EL MAR"1974, ENMENDADO Y A LA PARTE A) DEL PRESENTE CODIGO"** , contiene disposiciones que se refieren a la protección del buque cuando se encuentra en instalaciones portuarias, como asimismo la operatividad de las organizaciones de protección reconocidas (O P R) cuya función es asesorar a los distintos agentes del sistema en cuanto a los planes de seguridad.

El capítulo contempla tres niveles de protección, según el funcionamiento del buque e instalaciones portuarias. En cuanto al primero, describe las actividades que se deben efectuar a bordo, según la inclusión en el respectivo nivel de protección. En lo que se relaciona con las terminales portuarias y los agentes de las compañías,

se describen los planes a llevarse a cabo para efectivizar la seguridad en dichos ámbitos.

Es importante aclarar que el código establece que a los buques de bandera de un estado que no sea parte del convenio, se le aplicarán las mismas medidas de seguridad que al resto de los buques de banderas ratificantes.

En cuanto a la compatibilidad con nuestra legislación, el Código P B I P se completa con nuestra normativa nacional en materia de seguridad portuaria, ya sea por la Ley Orgánica de Prefectura 18.398, que tiene a su cargo el poder de policía; la Ley de Seguridad 24.059 y el Régimen de Seguridad Portuaria; (Decreto 890|80 REGISEPORT) y el Decreto 1241/03 que habilita a Prefectura Naval Argentina, el dictado complementario de normas técnicas para la adopción de las medidas prescriptas por el código mencionado.

Como podemos apreciar es muy importante que los países tomen conciencia de la magnitud de implementar el presente Código, a fin de garantizar que el comercio internacional pueda desarrollarse con la mayor seguridad y rapidez que la actividad demanda, tanto para los intereses públicos como privados.