

EL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DEL BUQUE E INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP)

José María SILOS RODRÍGUEZ



Introducción



N el mundo marítimo, como en otros muchos sectores, las normas, reglas y procedimientos surgen con posterioridad a una catástrofe. Así, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) inició su andadura tras el desastre del *Titanic* en 1912, y el Código Internacional sobre Contaminación Marina (MARPOL) nació tras el naufragio del petrolero *Torrey Canyon* en 1967.

Aunque los fenómenos del terrorismo y la piratería marítimos en la era moderna constituyen problemas conocidos por todos los marinos desde hace mucho tiempo, han pasado prácticamente desapercibidos fuera de nuestro mundo profesional hasta que se produjo el secuestro del buque de pasaje *Achille Lauro*. Y es que la mar sigue siendo tradicionalmente la gran desconocida, por la que nadie se preocupa mientras no haya algún suceso que por sus dimensiones o consecuencias llame la atención de los medios de comunicación.

El conflicto de Oriente Medio experimentó una brusca y peligrosa escalada el 1 de octubre de 1985 como consecuencia de la destrucción del cuartel general de la Organización para la Liberación de Palestina (OLP) en Túnez por el bombardeo de siete cazas *F-15* de la aviación israelí, que repostados en pleno vuelo cruzaron todo el Mediterráneo para llevar a cabo esta operación a 2.400 kilómetros de Israel. La respuesta palestina se produjo a los pocos días: un comando del Frente de Liberación de Palestina (FLP) se apoderó el 7 de octubre del trasatlántico italiano *Achille Lauro*, que navegaba entre Alejandría



Trasatlántico *Achille Lauro*.

y Port Said (Egipto) con más de quinientas personas a bordo. Los cuatro terroristas amenazaron con asesinar a varios pasajeros si Israel no ponía en libertad a unos cincuenta palestinos encarcelados. La OLP, en principio, negó toda participación en el secuestro, pero pronto estuvo claro que los asaltantes pertenecían a la facción del FLP fiel a Arafat. Tras veinticuatro horas de angustia, confusión y negociaciones entre los terroristas y los gobiernos egipcio e italiano, con el concurso de dos dirigentes de la OLP, aquéllos se rindieron el 9 de octubre a cambio de un salvoconducto para salir de Egipto. Tan pronto como quedó libre, el capitán del barco confirmó que habían asesinado a bordo al súbdito norteamericano Leon Klinghoffer, hemipléjico, que viajaba en una silla de ruedas.

Como consecuencia de este acto, la 14.^a Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) firmó la Resolución A.584(14): «Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación».

Si el terrorífico ataque a la Torres Gemelas de Nueva York el 11 de septiembre de 2001 fue el que de verdad mostró la problemática de la seguridad en el transporte aéreo, el sufrido por el súper petrolero francés *Limburg* en octubre de 2002, por medio de una embarcación neumática cargada de explo-



Petrolero *Limburg*.

sivos, fue el detonante de la conferencia diplomática sobre protección marítima celebrada en Londres en diciembre de ese mismo año.

El Código Internacional para la Protección del Buque e Instalaciones Portuarias (PBIP)

El Código PBIP es el producto de un año de trabajo del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional y de su grupo de trabajo sobre protección marítima, desde que la Asamblea adoptase en su vigésimo segundo periodo de sesiones, en noviembre de 2001, la Resolución A.924(22), relativa al examen de las medidas y procedimientos para prevenir los actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques.

El Código PBIP fue adoptado el 12 de diciembre de 2002 por una resolución de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), incluyendo las enmiendas necesarias a los capítulos V y XI del mismo, mediante las cuales dicho código sería de obligado cumplimiento a partir del 1 de julio de 2004. De esta forma, el texto del capítulo XI del Convenio SOLAS se enmendó, constituyendo ahora el capítulo XI-1, al haberse adoptado un nuevo capítulo,

XI-2, que trata de las medidas especiales para incrementar la protección marítima. El Código PBIP se convirtió así en el instrumento internacional que más rápidamente se elaboró, aprobó y entró en vigor en toda la historia de la OMI.

Este Código está basado en el término *security* (traducido como «protección»), para diferenciarlo de *safety* (seguridad), y por tanto trata de la protección del buque contra aquellas actividades que puedan producir un daño en el propio buque, las personas, la carga, los equipos o el entorno en el que el buque se encuentra. Por ello, se aplica a:

- Los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad que se dediquen a viajes internacionales.
- Los buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500 GT, que realicen viajes internacionales.
- Unidades móviles de perforación mar adentro.
- Las instalaciones portuarias que presten sus servicios a tales buques dedicados a viajes internacionales.

Posteriormente, por el Real Decreto 1617/2007 sobre «Medidas para la mejora de la protección de los puertos y transporte marítimo» (1), también se hace obligatorio el cumplimiento del Código PBIP a:

- Los buques de pasaje dedicados al tráfico nacional pertenecientes a las clases A y B (2).

La Secretaría General de Transportes, del Ministerio de Fomento, es la autoridad nacional competente para la protección marítima y el punto nacional de contacto para la protección marítima y portuaria, siendo sus funciones:

- Aprobar los planes de protección de los buques (PPB) y sus modificaciones.
- Verificar a bordo la implantación de los planes de protección de los buques.
- Emitir el Certificado Internacional de Protección del Buque (CIPB).
- Verificar la formación de los oficiales de protección de los buques (OPB) y los oficiales de la compañía para la protección marítima (OCPM).

(1) Boletín Oficial del Estado núm. 304 de 20 de diciembre de 2007.

(2) Clase A: buques de pasaje que realizan travesías en el transcurso de las cuales se alejan más de 20 millas de la línea de costa.

Clase B: buques de pasaje que realizan travesías en el transcurso de las cuales no se alejan más de 20 millas de la línea de costa, contadas a la altura media de la marea, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.

- Autorizar a organizaciones de protección reconocidas (OPR) para actuar en nombre de la Administración en lo que afecta a la protección de los buques y en relación con las compañías.

Evaluación de la Protección del Buque (EPB)

El Plan de Protección del Buque dependerá del tipo de buque y de sus características estructurales. Por ello, el primer paso es realizar una evaluación de la protección, que normalmente efectuará una organización de protección reconocida (generalmente son las mismas sociedades de clasificación) junto al oficial de protección del buque. Para ello se deberá:

- Identificar todos los puntos débiles —incluidos los relacionados con el factor humano— del buque y de sus equipos, realizando una inspección sobre el terreno para obtener información que permita evaluar:
 - La disposición general del buque.
 - Las zonas de acceso restringido (puente, sala de máquinas, sala de equipos de radio-comunicaciones, controles de carga, etcétera).
 - La situación y función de todo punto de acceso real o posible (gateras, escobenes...).
 - Los espacios de carga y los dispositivos de estiba.
 - Lugares en los que se almacenan los pertrechos y provisiones del buque; lugares donde se guardan los equipajes no acompañados.
 - Las vías de evacuación y los puntos de reunión.
 - Los equipos de emergencia y reserva disponibles para asegurar los servicios esenciales.
 - Los equipos de protección y de seguridad existentes para los pasajeros y la tripulación.
 - El número de tripulantes y su estado de formación.
- Identificar y evaluar las actividades esenciales del buque que es necesario proteger.
- Identificar las posibles amenazas para las actividades esenciales a bordo y probabilidad de que se concreten, con el fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas:
 - Daños o destrucción del buque mediante artefactos explosivos, incendios provocados, sabotaje o vandalismo.
 - Secuestro o captura del buque o de las personas a bordo.
 - Manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de sus provisiones.

TEMAS GENERALES

- Accesos no autorizados (polizones).
- Contrabando de armas, explosivos o drogas.
- Utilización del propio buque como arma o como medio destructivo para causar daños.
- Ataques desde el lado del mar mientras el buque esté atracado, incluyendo la variación de su vulnerabilidad por cambios de marea.
- Ataque mientras el buque está navegando o fondeado.

EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE	
Aspectos a considerar	Detalles
Identificación de zonas restringidas.	<p>Puente de gobierno. Cámara de máquinas. Control de máquinas. Control de carga. Salidas de emergencia de cámara de máquinas. Servomotor. Local de la giroscópica maestra. Local del motor de hélice de proa. Pañol de CI. Local del generador de emergencia. Estación radio.</p>
Identificación de puntos vulnerables.	<p>Locales de ventilación y aire acondicionado. Locales de baterías y acumuladores. Estaciones eléctricas. Locales de maquinaria de ascensores. Pañoles de CO₂ Pañoles de pinturas. Botes salvavidas. Tambuchos de bodegas. Zona de popa. Banda de mar.</p>
Identificación de puntos de acceso.	<p>Puertas en cada cubierta. Entradas de tripulación y pasaje. Entradas de provisiones y respetos. Contenedores de basura. Estaciones de toma de combustible. Entradas de equipajes no acompañados. Rampas en buques <i>Ro-Ro</i>. Zonas de fortuna (gateras, escobenes, etc.).</p>

EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE	
Aspectos a considerar	Detalles
Identificación de los equipos de seguridad y protección existentes a bordo.	Equipos de RX. Detectores de mano de metales. Detectores de paso. Dispositivos de detección de drogas. Armas. Alumbrado fijo/portátil. <i>Sprays</i> , porras, silbatos. Sistemas de comunicación fijos y portátiles. Sistemas de control de acceso. Mangueras de CI, hachas. Circuitos cerrados de TV.
Medidas y procedimientos existentes para planes de contingencia.	Paquetes sospechosos. Secuestro. Abordaje armado. Toma de rehenes. Emigrantes ilegales o polizones. Piratería. Ataque por embarcaciones pequeñas.

Niveles de protección

El Código PBIP establece tres niveles de protección (MARSEC) (3), niveles que serán establecidos por los gobiernos contratantes del Convenio, aunque el capitán del buque puede establecer un determinado nivel si tiene certeza o sospecha de alguna amenaza. Cuando un buque llega a puerto, si lleva un nivel de protección inferior al de dicho puerto debe aumentarlo para que ambos se igualen; y lo mismo debe ocurrir en el puerto si un buque llega con un nivel superior al que en ese momento tiene la instalación portuaria. Aunque esto último es más engorroso.

Para coordinar las acciones entre el puerto y el buque se reunirán el oficial de protección del buque (OPB) y el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP), y firmarán la denominada «Declaración de Protección», en la cual se especificará, para el tipo de amenaza que exista, cuáles serán las medidas que adoptará cada uno de ellos de acuerdo con sus respectivos planes de protección.

(3) Código PBIP, Parte A, Sección 2. Boletín Oficial del Estado núm. 202 de 21 de agosto de 2004, pp. 29.520-29.566.

- Nivel 1. Es el nivel normal de trabajo. Se adoptarán las medidas mínimas de protección.
- Nivel 2. Ante un aumento del riesgo, se adoptarán medidas de protección adicionales por un tiempo limitado.
- Nivel 3. Ante un riesgo probable o inminente, se adoptarán medidas concretas de protección durante un tiempo limitado. En teoría, en el nivel 3 el puerto debería cerrarse al tráfico marítimo, suspender todas las operaciones de carga/descarga, y el buque debería impedir toda operación de avituallamiento, reparaciones, embarque de personas, etcétera (cuadro página siguiente).

El Plan de Protección del Buque (PPB)

El PPB tiene como finalidad asegurar la aplicación a bordo de medidas destinadas a proteger a las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los riesgos de un suceso que afecte a la protección.

Este plan, que debe ser aprobado por la Administración, tiene carácter confidencial, de forma que sólo puede conocerlo el capitán y el oficial de protección del buque, por lo que no está sujeto a la inspección de los oficiales autorizados por un gobierno contratante para tomar las medidas de control y cumplimiento del mismo, excepto si tienen motivos fundados de que el buque no cumple con las prescripciones del capítulo XI-2 del SOLAS o la parte A del PBIP, y el único medio de verificar el incumplimiento es examinar las prescripciones pertinentes del PBIP.

Aun en este caso, y con carácter excepcional, se permitirá un acceso limitado a las secciones específicas del plan relativas al hipotético incumplimiento, pero sólo con el consentimiento del gobierno contratante del buque o del capitán.

En el PPB se tratarán, al menos entre otros, los siguientes puntos:

- Medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo del buque armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado.
- Identificación de las zonas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas.
- Medidas para prevenir el acceso no autorizado al buque.
- Procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales del buque o de la interfaz buque-puerto.
- Procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que den los gobiernos contratantes para el nivel 3.

NIVEL DE PROTECCIÓN	ACTIVIDADES	MEDIDAS APLICABLES (ejemplos)
<p>Nivel 1</p>	<p>1.—Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque. 2.—Controlar el acceso al buque. 3.—Controlar el embarco de las personas y sus efectos. 4.—Vigilar las zonas restringidas para que sólo puedan tener acceso las personas autorizadas. 5.—Supervisar la manipulación de la carga. 6.—Supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque. 7.—Garantizar el funcionamiento de las comunicaciones de protección.</p>	<p>1.—Combinación de alumbrado, guardias y vigilantes de seguridad, rondas de vigilancia, observando el buque en general y las barreras y zonas restringidas en particular. 2.—La cubierta del buque y sus accesos deben estar iluminados mientras se realicen operaciones, fondeados o atracado en una instalación portuaria. a. La cobertura debe abarcar la superficie del buque y sus alrededores. b. Debe facilitar la identificación de las personas en los puntos de acceso. c. Debe facilitar la visibilidad más allá del buque hacia tierra como hacia el mar. 3.—Cuando se esté navegando, según sea necesario, se deberá utilizar el máximo alumbrado compatible con la reglas del Reglamento Internacional de Abordajes.</p>
<p>Nivel 2</p>	<p>Se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el PPB para cada una de las actividades del nivel 1.</p>	<p>1.—Aumentar la frecuencia y determinimiento de las patrullas de protección. 2.—Aumentar la cobertura e intensidad del alumbrado o de los equipos de protección y vigilancia. 3.—Asignar más personas a las guardias de protección. 4.—Garantizar la coordinación con las patrullas marítimas o terrestres de la instalación portuaria.</p>
<p>Nivel 3</p>	<p>Se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el PPB para cada una de las actividades del nivel 2.</p>	<p>En el nivel 3 el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecta a la protección marítima. 1.—Encender todo el alumbrado del buque. 2.—Encender todos los equipos de vigilancia que puedan grabar las actividades en el buque y sus inmediaciones. 3.—Tomar medidas, como hacer girar las hélices del buque.</p>

- Procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o fallo de las medidas de protección.
- Tareas del personal de a bordo al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección.
- Procedimientos para verificar las actividades de protección.
- Procedimientos para la interfaz con las actividades de protección de las actividades de protección de las instalaciones portuarias.
- Procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima.
- Identificación del oficial de protección del buque.
- Identificación del oficial de la compañía para la protección marítima, con sus datos de contacto para las 24 horas del día.
- Identificación de los lugares donde se encuentren los dispositivos para activar el Sistema de Alerta de Protección del Buque.

El Sistema de Alerta de Protección del Buque

Todos los buques a los que se aplica el Código PBIP deben de estar provistos de un Sistema de Alerta de Protección del Buque (SAPB), que puede ser un sistema independiente o integrado en las funciones del equipo Inmarsat-C, y que podrá activarse desde el puente de gobierno y, como mínimo, desde otra posición.

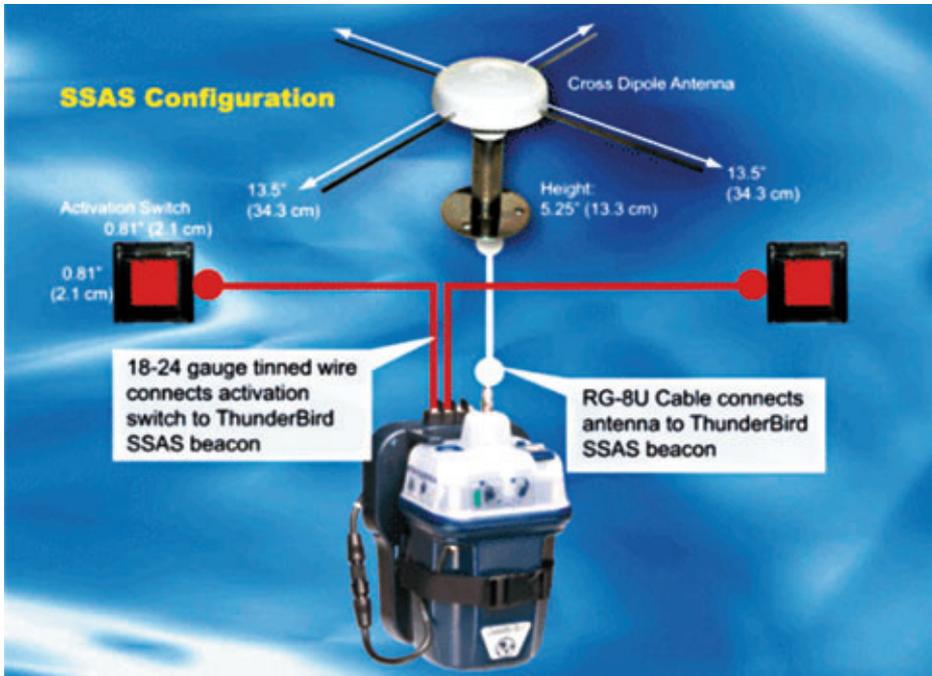
Este equipo debe cumplir con los siguientes requisitos (4):

- Al activarse, iniciará y transmitirá automáticamente una alerta a una autoridad competente asignada por la Administración (en España, la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento), pudiendo incluir a la compañía naviera, y que servirá para identificar al buque y su situación, advirtiendo que la protección del buque se encuentra amenazada o en peligro.
- No enviará la alerta de protección a ningún otro buque.
- No activará ninguna otra alarma instalada a bordo.

Conclusiones

Es indudable que los sucesos de piratería son frecuentes, y que piratas y terroristas saben de la vulnerabilidad de los buques, que pueden ser utilizados

(4) Código SOLAS, Capítulo XI-2, Regla 6. Organización Marítima Internacional. Londres, 2006.



Equipo SAPB (independiente).

no sólo para la extorsión o el chantaje, sino incluso como arma de destrucción. Pero un puerto no es un aeropuerto, ni un buque es un avión; los puertos suelen tener grandes extensiones difíciles de vigilar, con tinglados, depósitos de contenedores, parques de unidades con carga rodada... o grandes amontonamientos de carga a granel (carbón, minerales, etc.), y los buques tienen un personal cada vez más limitado.

Hoy día los buques no llevan más de 20 personas de dotación, por muy grandes que sean, y muchos no llegan a las 10, no sólo por la automatización de todos los servicios, sino porque el ahorro de salarios es cuestión prioritaria en todas las compañías. Incluso en países nórdicos ya se comienzan a dar casos de doble titulación y enrole de oficial de puente y máquinas, cosa que sucede ya desde hace tiempo con el personal subalterno, marinero/cocinero o marinero/engrasador.

Cuando un buque está en puerto realizando operaciones, la dotación tiene que atender a la carga/descarga, vigilancia de la estiba/desestiba en bodegas, operaciones con los elementos de carga (grúas, puntales), avituallamiento y otras muchas tareas que normalmente se efectúan durante las 24 horas del día.

Por ello, disponer de personal para cumplir las tareas encomendadas por el Código PBIP significa incrementar de forma considerable las ocupaciones del personal del buque, o desatender unas por otras.

Otro punto que hay que tener en cuenta es la incompatibilidad entre algunas de las normas de *Safety y Security*. Dejar abierto un solo acceso al buque, o cerrar con llaves o candados determinados paños, puede comprometer la evacuación del buque o la movilidad de la dotación y el acceso a equipos imprescindibles en el caso de alguna emergencia marítima, como incendio, inundación, etcétera.

De toda la vida, los marinos han tomado algunas precauciones en determinados puertos que sabían inseguros, pero intentar que marinos civiles efectúen operaciones cuasi-policiales es algo que queda muy bien sobre el papel, descargando una vez más sobre las dotaciones tareas y responsabilidades que quedan muy alejadas de su vocación y formación. Por ello, las compañías navieras deberían proporcionar a los buques vigilancia privada acreditada, establecer circuitos cerrados de televisión, escáneres en los puntos de acceso, etc. Pero en la mayoría de los casos, eso es pedir peras al olmo.

