



CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (I.S.P.S.) (I.S.P.S.- International Ship and Port Facilities Security).

Jorge Vielma Mancilla *

Es indudable y por demás ya dicho en innumerables oportunidades, que el día 11 de septiembre del año 2001, marcó un hito trascendental en el comercio internacional, más allá de lo que significó por la terrible pérdida de vidas humanas en los atentados perpetrados a las torres gemelas.

El comercio mundial y principalmente EE.UU., fueron víctimas de acciones que sin duda quebrantaron la buena fe que existía hasta entonces para el intercambio comercial, en pocas palabras se perdió la confianza. De esta forma la O.M.I. (Organización Marítima Internacional), a solicitud precisamente de Estados Unidos decidió aprobar la entrada en vigencia del Código I.S.P.S.

La elaboración del mencionado Código, fue aprobada en la asamblea de la O.M.I. celebrada en noviembre de 2001, y en ella se concordó por unanimidad que por los hechos acontecidos el 11 de septiembre, debían tomarse nuevas medidas en cuanto a seguridad, tanto para buques como para las instalaciones portuarias.

El código mencionado, forma parte como capítulo XI-2 del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar "S.O.L.A.S." (Safety of Life at Sea) del año 1974, el cual debió ser enmendado con el fin de incorporar el capítulo señalado. El convenio S.O.L.A.S., establece, a groso modo, las regulaciones que deben cumplir las naves en cuanto a seguridad

(Safety) de la misma, es decir, construcción, equipamiento de comunicaciones, de navegación, etc., agregándose ahora la seguridad como concepto Security.

¿Cuál es el propósito del Código I.S.P.S.?

El Código I.S.P.S. tiene variados propósitos, a saber:

- Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre gobiernos, organismos gubernamentales, administraciones locales y sector naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra sucesos que afecten la seguridad del buque o instalación portuaria utilizadas para el comercio internacional.
- Definir las funciones y responsabilidades respectivas de los gobiernos, administraciones navieras y portuarias a fin de garantizar la protección marítima.
- Garantizar que exista información permanente y eficaz relacionada con la seguridad de los buques e instalaciones.
- Ofrecer una metodología que permita evaluar la protección a fin de contar con planes y procedimientos que hagan posible reaccionar a los cambios en los diferentes niveles de protección (el código establece tres niveles de protección; el nivel uno es el estado normal con mínimas medidas de seguridad; el nivel dos ocurre cuando se tienen informaciones que podría existir algún tipo de

amenaza terrorista para el país, estableciéndose medidas de seguridad adicionales; el nivel tres es establecido cuando la información que se maneja permite deducir que existen amenazas concretas y en este nivel las medidas de seguridad son máximas).

- Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

¿Cuáles son las Amenazas?

El terrorismo se caracteriza por no tener cara, no tiene fronteras ni nacionalidad, asume apariencia civil o militar y se mimetiza entre la delincuencia y la legalidad.

La aviación comercial y el sistema de transporte marítimo resultan altamente vulnerables, debido a la transferencia de diferentes tipos de mercaderías respecto de las cuales, en oportunidades, se confía en lo que manifiesta transportar el dueño de la carga.

Las amenazas no sólo se materializan por acciones terroristas, sino también por organizaciones criminales dedicadas al tráfico ilícito de drogas y estupefacientes, de armas, de polizones e inmigrantes, la intervención y robo de la carga en contenedores, la piratería en alta mar y los asaltos a mano armada en puertos, entre otros.

¿Quién es un Terrorista Marítimo?

Un terrorista marítimo es aquel que, con propósitos políticos o con el objetivo de influir en el ejercicio de los derechos de un estado o entidad política, intenta hacer una combinación de los siguientes actos:

a) Capturar o ejercer control ilícito sobre un buque u otra estructura marítima mediante amenaza o por la fuerza.

b) Llevar a cabo un acto de violencia, contra una persona a bordo, con la proba-

bilidad de poner en peligro la seguridad en la navegación.

c) Destruir o dañar un buque, instalación portuaria, plataforma marítima, cargamento o ayudas a la navegación.

d) Difundir intencionalmente información falsa que ponga en peligro la seguridad en la navegación.

¿Cuál es la necesidad de un Código para protección de los Buques e Instalaciones Portuarias?

Ante la gravedad de la amenaza, la comunidad internacional tiene que organizarse y actuar coordinadamente para protegerse contra los riesgos de atentados y sabotajes, esto debido a que el terrorismo ha extendido sus ataques a casi todos los países del mundo y con consecuencias mucho más graves. Se

trata así, de hacer el mayor daño y provocar el mayor número de víctimas posibles.

Las organizaciones criminales conocen perfectamente cuan dependiente es la economía mundial del Transporte Marítimo, de esta forma pueden convertir al buque en un arma, para

transportar personas (terroristas), artefactos o elementos que les permitan provocar un atentado en otro país transformando la instalación portuaria en un medio facilitador para cometer actos terroristas.

La amenaza no discrimina. TODOS somos potenciales blancos o víctimas de la acción terrorista.

¿En qué consiste el Código?

El I.S.P.S. consiste en:

- Recopilar y evaluar información sobre las amenazas a la protección marítima e intercambiar dicha información con los gobiernos interesados.

- En exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los



- buques e instalaciones portuarias.
- En evitar el acceso no autorizado a los buques e instalaciones portuarias y a sus zonas restringidas.
- En evitar la introducción, a los buques e instalaciones, de armas no autorizadas, artefactos explosivos o incendiarios.
- En facilitar los medios para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que afecte a dicha protección.
- En exigir planes de protección para el buque e instalación portuaria basados en evaluaciones de la protección adecuada para cada uno.
- En exigir formación, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiarice con los planes y procedimientos de protección.

¿Cuál es el ámbito de aplicación?

- 1.- Buques.
 - Se aplica a los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales: Buques de pasaje, incluidos los de gran velocidad.
 - Buques de carga, incluidos los de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500 TRG.
 - Unidades móviles de perforación mar adentro.

2.- Instalaciones Portuarias.

En el caso de las instalaciones portuarias se aplica a todas aquellas que presten servicios a los buques antes mencionados.

Sin perjuicio de lo anterior, los gobiernos contratantes decidirán el ámbito de aplicación del código, en lo que respecta a instalaciones portuarias dentro de su territorio, que fundamentalmente sean utilizadas por buques que no realizan viajes internacionales, pero que ocasio-

nalmente presten servicio a alguna nave que recale o zarpe en viaje internacional.

En el caso de Chile se determinó aplicar el código a los siguientes buques e instalaciones a los cuales se les certifica, previa auditoría, que consiste en una inspección administrativa y en terreno:

Buques de pasaje:	02
Buques de carga:	38
Unidades móviles de perforación:	no hay
Instalaciones Portuarias:	60

¿Quién es la Autoridad responsable del Código I.S.P.S en Chile?

En nuestro país, el estado determinó entregar la responsabilidad de la certificación de buques e instalaciones a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, para lo cual se capacitó en forma general a 80 Oficiales Litorales y 14 inspectores de las Comisiones Locales de Inspecciones de Naves (CLIN), pero para efectuar las auditorías se instruyó a 17 inspectores y Oficiales para buques y a 13 Oficiales para instalaciones portuarias.

Algunas consideraciones finales.

El terrorismo es un problema *Global*, por lo tanto las medidas antiterroristas deben ser abordadas por toda la comunidad internacional.

Las acciones terroristas se tornan cada vez más cruentas, dañinas e inhumanas.

El Transporte Marítimo es imprescindible para el comercio internacional y bienestar de la Humanidad.

Buques y puertos deben estar preparados para hacer frente a la amenaza terrorista, sabotajes y otras formas delictivas. La comunidad marítima debe entender los riesgos, su papel en este escenario y luchar coordinadamente contra la amenaza terrorista.

BIBLIOGRAFÍA

- Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (SOLAS 5/34 anexo1).