

**El Código para la Protección
de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP):
Posibles áreas de actualización.**

Debido a la naturaleza cambiante de nuevas amenazas a la protección y seguridad portuaria, es necesario adaptar el código PBIP a estos nuevos ambientes para garantizar la integridad de las operaciones portuarias y marítimas, el código PBIP requiere el fortalecimiento de las medidas para hacer frente a las circunstancias de amenazas actuales. Por lo anterior, se debe considerar una prioridad la actualización del código PBIP para contemplar e incorporar amenazas no previamente incluidas en él. Esto con el fin de minimizar los riesgos y mejorar los procedimientos del código PBIP y contar con mejores respuestas a las amenazas con la uniformidad de criterios y la responsabilidad de normas o leyes reguladas.

El Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, conocido por su acrónimo, PBIP fue adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), como consecuencia de los atentados del 11 de septiembre de 2001. Durante la reunión de la 22^a Asamblea de la OMI, celebrada en noviembre de 2001, se acordó la elaboración de nuevas medidas legislativas relativas a la protección de los buques e instalaciones portuarias, las cuales fueron aprobadas mediante resoluciones adoptadas el 12 de diciembre de 2002 en la Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS).

El Código PBIP plantea aspectos relacionados con la protección y seguridad portuaria, engloba normas determinadas y estándares de protección y seguridad portuaria. Desde la entrada en vigor el 1 de julio de 2004, el Código PBIP, ha constituido la base de normas de protección obligatoria para el transporte marítimo internacional, diseñado para abordar una amplia gama de amenazas a la protección y seguridad de los buques y de las instalaciones portuarias.

El código PBIP busca minimizar los riesgos de actividades ilícitas que pudieran ocasionar un impacto trágico en el transporte marítimo y a la infraestructura portuaria, incluyendo elementos como:

- a) La protección física de los buques,
- b) La implementación de medidas preventivas en las instalaciones portuarias,
- c) La capacitación del personal y
- d) La cooperación internacional para abordar posibles amenazas.

El código PBIP está compuesto de medidas obligatorias y orientaciones para la protección de los buques e instalaciones portuarias y se aplican solo para los buques que realizan rutas internacionales con un arqueo mínimo de 500 Toneladas de Registro Bruto (TRB), para las unidades móviles de perforación submarina en alta mar, y para las instalaciones portuarias que presten servicio a citados buques y unidades móviles. [\(El capítulo XI -2 del Convenio SOLAS y El Código PBIP\)](#)



Los objetivos del Código PBIP son:

- a) Establecer un entorno que oriente la cooperación internacional en el ámbito marítimo, para identificar amenazas a la protección y seguridad portuaria, y así mismo tomar medidas preventivas en contra de estas y de los actos de terrorismo.
- b) Definir las funciones y responsabilidades correspondientes de las partes contratantes a nivel nacional e internacional con el objeto de garantizar la protección marítima.
- c) Garantizar la recopilación e intercambio rápido y eficaz de la información vinculada con la protección marítima.
- d) Proporcionar los métodos para efectuar evaluaciones de la protección para contar con planes y procedimientos que permitan implementar los cambios en los niveles de protección.
- e) Garantizar la certeza de contar las medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

El Código PBIP constituye un conjunto de normas para mejorar en general la protección y seguridad portuaria en el ámbito del comercio marítimo internacional, brindando a los gobiernos contratantes una orientación justificada para la aplicación de los planes de protección y seguridad portuaria.

Sin embargo, la evolución constante de los riesgos y desafíos plantea nuevas preocupaciones que requieren una respuesta proactiva y adaptativa, que exigen una revisión y actualización continua del código PBIP y la implementación de medidas actualizadas para mantener la protección y la seguridad en los ambientes portuarios y marítimos, y para proveer orientación a los OPIP y a las autoridades portuarias de como solventar estas nuevas amenazas.

Por ejemplo:

- a) El uso actual de drones aéreos y submarinos es una gran amenaza a la protección y seguridad portuaria que es importante considerar de manera puntual, ya que con estos se pueden llevar a cabo ataques terroristas a instalaciones portuarias y a buques. Esto conlleva a la necesidad de contar con una regulación establecida para su uso. De manera importante, es preciso que las instalaciones portuarias y buques cuenten con sistemas anti-drones a fin de mantener la protección y seguridad portuaria.
- b) El contrabando, tanto de drogas como de personas, es cada vez más complejo y se lleva a cabo a través de la delincuencia organizada, , por lo que emplean esquemas para evadir la detección y realizar el contrabando, como por ejemplo buzos que trasladan droga sumergida en las inmediaciones de las instalaciones portuarias y de los buques.



OEA Más derechos
para más gente



CIP
Comisión
Interamericana de Puertos



- c) La piratería marítima, es un problema global y se cataliza debido a las pocas oportunidades económicas de las poblaciones, así mismo la falta de protección y seguridad en las ubicaciones geográficas de algunas rutas brindan oportunidades para la piratería, los ataques de piratería causan importantes pérdidas económicas poniendo en riesgo las mercancías de las rutas comerciales de los buques.

- d) Los ciberataques, son amenazas a todo lo digital, estas acciones aumentan su potencial con la creciente digitalización de los sistemas portuarios y marítimos, los riesgos de ciberataques y hacking (piratería informática) se han vuelto más eminentes y críticos a las instalaciones portuarias y a los buques, lo que pone en peligro la protección y seguridad así como la operatividad de estos ambientes, esto puede incluir el acceso no autorizado a sistemas de control de tráfico marítimo, manipulación de datos de carga o incluso la posibilidad de provocar incidentes muy graves. Asimismo, el desarrollo tecnológico ha ampliado el acceso a recursos disponibles para los grupos terroristas, incrementando su capacidad de financiación, reclutamiento, adiestramiento y propaganda.

- e) Las tensiones geopolíticas y los conflictos internacionales pueden representar una amenaza para el cumplimiento del código PBIP, los puertos y las rutas marítimas estratégicas pueden ser objeto de disputas y conflictos, lo que plantea desafíos adicionales para la protección y seguridad de las instalaciones portuarias y los buques, la posibilidad de enfrentamientos o incidentes relacionados con estos conflictos requiere una preparación especial para garantizar la continuidad segura de las operaciones portuarias en ambientes de alta tensión.



OEA Más derechos
para más gente



CIP
Comisión
Interamericana de Puertos



- f) El cambio climático y los desastres naturales representan una amenaza cada vez mayor para la protección y seguridad de las instalaciones portuarias y los buques, los eventos climáticos extremos, como huracanes, tormentas y tsunamis pueden causar daños significativos a la infraestructura portuaria y poner en peligro la navegación segura de los buques.
- g) La sofisticación de las tácticas terroristas, así como la posibilidad de ataques coordinados desde múltiples ubicaciones, plantea un riesgo grave que exige una constante revisión y actualización de las medidas de protección y seguridad portuaria prescriptas en el código PBIP, las cuales deben ser adecuadas a las nuevas amenazas actuales.

Estas amenazas pueden identificarse como elementos que faltan de ser considerados en la implementación del Código PBIP lo que puede ocasionar que su cumplimiento no sea eficiente ante los actos provocados por medio de las actuales amenazas. Los actos de terrorismo, ya sea mediante el uso de explosivos utilizando drones aéreos y drones submarinos o la infiltración de personas malintencionadas con artefactos explosivos, representan un desafío constante para la protección y seguridad portuaria.

Considerando que varias de las amenazas actuales no se encuentran contempladas en el código PBIP y que cada vez se consideran como de mayor riesgo a la protección y seguridad portuaria es imperativo que las Autoridades Portuarias de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, manifiesten y propongan al Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), la adopción de nuevas medidas y enmiendas para la actualización del Código PBIP, con el fin de incrementar la protección y seguridad portuaria ante las amenazas actuales que no se encuentran consideradas en el código PBIP.

La actualización del Código PBIP ayudará a proporcionar a las Autoridades Portuarias de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS una armonización de normas y prácticas óptimas para la elaboración e implementación de planes de protección y seguridad portuaria para reducir los riesgos a las amenazas actuales adaptándose como corresponda la situación de cada puerto.

Por su parte la Comisión Interamericana de Puertos (CIP), procura asesorar y apoyar a toda la comunidad portuaria, por lo cual en su portal web: <https://portalcip.org/tags/port-protection-and-security-tag/documents/?lang=es> se encuentran disponibles diversos documentos y recursos sobre temas de protección y seguridad portuaria, los cuales son de gran valor e interés para ser consultados y así ampliar la información ante los desafíos de las nuevas amenazas a la protección y seguridad portuaria.