

La protección y la

Cuando pensamos en seguridad en un ambiente marítimo, recreamos un concepto con el que vivimos desde el mismo instante en que abordamos una unidad a flote. La seguridad se constituye como este ingrediente necesario que garantiza que toda actividad u operación se realice en forma adecuada y sin riesgos para el personal o el material involucrados.

Luego de los desafortunados hechos registrados tras el secuestro del crucero -Achille Lauro- y los atentados contra el USS Cole y el B/T -Lindburg- y después de haber vivido el ataque terrorista del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, se ha registrado en todo el mundo una mayor sensibilización en lo que respecta a la protección.

En efecto, éramos testigos de una amenaza que llegaba a instancias nunca antes presenciadas. Las repercusiones sociales, políticas, económicas y ambientales, derivadas de los hechos terroristas que se generalizaban, dispararon la alarma, obligando a las más altas instancias mundiales a mirar con detenimiento los alcances de este flagelo y tomar medidas para evitar su ocurrencia o minimizar sus efectos. Necesitábamos protección.

marítima

implementación del Código PBIP en Colombia

❖ **Capitán de Corbeta Juan Camilo Forero Hauzeur**
Estudiante Curso de Estado Mayor, Escuela Superior de Guerra

“La seguridad se constituye como este ingrediente necesario que garantiza que toda actividad u operación se realice en forma adecuada y sin riesgos para el personal o el material involucrados”.



La industria marítima ya no se considera un sistema de transporte seguro, apolítico y global que traslada por mar mercancías de un lugar a otro de modo inofensivo, sino, más bien, una responsabilidad que expone a todas las naciones, marítimas y no marítimas por igual, a la amenaza de un ataque terrorista. Es por esto que la Organización Marítima Internacional, OMI, consciente de esta premisa, tradicionalmente ocupada de las naves y sus tripulaciones, decide abarcar más y adentrarse en el ámbito de las instalaciones portuarias al considerarlas como posibles fuentes generadoras de riesgos para las naves, y de la misma forma, como un objetivo sensible a actos dirigidos desde los buques. En este punto nos encontramos frente al renacimiento de un concepto que se enfoca en la reducción de riesgos a la infraestructura portuaria y a las naves y sus tripulaciones: la protección marítima.

Es entonces, en diciembre de 2002, cuando la OMI hace nuevas enmiendas al Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio Solas), y con la colaboración plena de los gobiernos contratantes y otras organizaciones de las Naciones Unidas, logra un notable éxito al convenir procedimientos encaminados a mejorar la seguridad y la protección del sector marítimo-portuario, generando el Código para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

Este nuevo Código que entró en vigor el 1 de julio de 2004, se aplica a los buques de pasajes y de carga, incluidas las naves de gran velocidad, dedicadas a viajes internacionales, con arqueo bruto¹ igual o superior de 500, a las unidades móviles de perforación mar adentro, y a las instalaciones portuarias que presten servicios a tales naves.

El código en su parte A, contiene las prescripciones obligatorias y en su parte B, las orientaciones recomendatorias para implementar dicha parte A.

Ahora bien, Colombia, como signataria del Convenio Solas, requirió que sus buques e instalaciones portuarias dieran cumplimiento a las prescripciones del Código PBIP, debiendo observar la fecha establecida por la OMI. En el mes de marzo del 2004, el Gobierno Nacional, mediante Decreto 730 establece los pará-

“...nos encontramos frente al renacimiento de un concepto que se enfoca en la reducción de riesgos a la infraestructura portuaria y a las naves y sus tripulaciones: la protección marítima”.

metros de implementación del Código PBIP en nuestro país y le otorga a la Dirección General Marítima, Dimar, la condición y responsabilidad como autoridad designada para implementar lo relativo a la protección marítima.²

Dimar, en cumplimiento al mandato del Gobierno, da inicio a un programa intensivo orientado a cinco líneas de acción:

1. **Normatividad en protección marítima**, orientada a la emisión de resoluciones, circulares e instructivos.
2. **Protección integral de puertos**, orientada hacia la integración de Comités de Protección en los Puertos.
3. **Consolidación del control territorial**, buscando realizar y mantener operaciones de control y vigilancia en las zonas de influencia portuaria, en coordinación con la Armada Nacional.
4. **Protección de la infraestructura económica**, verificando el oportuno y eficiente uso y ejecución de los Planes de Protección aprobados a buques e instalaciones portuarias.

1 Unidad adimensional que expresa el tamaño total de un buque, determinado de acuerdo con las disposiciones del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques. (1969)

2 En la actualidad, dicho decreto se encuentra en proceso de actualización y complementación por parte de la Dirección General Marítima.



“Los logros alcanzados en este tema se materializan en el reconocimiento expreso hecho por el Cuerpo de Guardacostas de Estados Unidos, ante la forma en que se implementó el Código para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias, PBIP, en Colombia”.

5. **Capacitación**, buscando garantizar las adecuadas competencias de oficiales de protección, auditores y gente involucrada con la protección marítima.

Es de resaltar que la actitud decidida de los funcionarios de Dimar y la conciencia y responsabilidad asumidas por los sectores marítimo y portuario a nivel nacional, fueron los factores claves para el desarrollo positivo del proceso que permitió certificar los buques y las instalaciones portuarias obligadas a hacerlo.

Los logros alcanzados en este tema se materializan en el reconocimiento expreso hecho por el Cuerpo de Guardacostas de Estados Unidos, ante la forma en que se implementó el Código en Colombia.

Hasta la fecha se han certificado 50 instalaciones portuarias y 17 buques, además se han avalado 9 empresas que se han constituido como Organizaciones de Protección Reconocidas.³

La labor no termina aquí. La autoridad marítima nacional, trabaja actualmente en la descentralización de los procesos y procedimientos relacionados con la protección marítima, con el fin de garantizar la agilidad de respuesta y dar un uso racional a los recursos, con una máxima efectividad en cada área jurisdiccional. Así mismo, se trabaja en la preparación de un programa de entrenamiento y capacitación al personal de las Capitanías de Puerto, como el pilar fundamental

3 Fuente: Área de Protección Marítima -Dimar- Marzo de 2008

en el éxito de una adecuada verificación de la conformidad con el Código PBIP que implementan y mantienen los buques e instalaciones portuarias certificadas, constituyéndose en un elemento clave que asegura no sólo la competitividad de nuestros puertos, sino que permite el comercio internacional que no se podría llevar a cabo de otra forma.

Otro aspecto importante es la elaboración y actualización del Estudio de Vulnerabilidad de los Puertos Colombianos, en el que se definen las áreas portuarias, se caracterizan y valoran las amenazas, las condiciones de seguridad, se determinan las vulnerabilidades de cada puerto y con ello se diseñan y establecen las medidas adecuadas para cada área en particular.

“Se trabaja en la preparación de un programa de entrenamiento y capacitación al personal de las Capitanías de Puerto, como el pilar fundamental en el éxito de una adecuada verificación de la conformidad con el Código PBIP que implementan y mantienen los buques e instalaciones portuarias certificadas, constituyéndose en un elemento clave que asegura no sólo la competitividad de nuestros puertos, sino que permite el comercio internacional que no se podría llevar a cabo de otra forma”.

Por otro lado, nuevos requerimientos se han establecido para el cumplimiento de las normas de control y seguridad en el Comercio Internacional, por lo cual, se busca la generación de alianzas regionales con el propósito de garantizar la sostenibilidad y la unidad de criterio en las medidas y los controles implementados, y Colombia ya está trabajando en ello.



CURRICULUM

Capitán de Corbeta Juan Camilo Forero Hauzeur. Profesional en Ciencias Navales, realizó curso de inspector de seguridad marítima, Oficial de Protección Marítima, Operación y Administración de Puertos y curso de Eficiencia Portuaria. Se ha desempeñado como instructor, conferencista y auditor en Protección Marítima y Portuaria en representación de la Dimar. Ocupó el cargo de responsable del área de Protección Marítima y Portuaria en la Dimar. Actualmente está realizando Curso de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra.