

**La seguridad global portuaria**  
**-El código PBIP-**

**José Julián Isturitz**

**Destinatario: Actualidad logística**

Abril 2006



**José Julián Isturitz.** Director de Proyectos de Corporación Marítima. Relacionista Industrial. Acreditado en protección marítima como Oficial de protección de instalaciones portuarias, del buque y de la compañía. Master Universitario en Seguridad Global. Director de seguridad habilitado por el Ministerio del Interior.

## La seguridad global portuaria **-El código PBIP-**

### La eficiencia logística de la seguridad

Los ámbitos portuarios como zonas que son de interfase entre el entorno marino y el terrestre y por lo tanto, sometidas a los flujos de personas, tráfico marítimo, tránsito de vehículos y flujos de información, no están exentos, como cualquier otro entorno, de padecer situaciones adversas, fruto precisamente del discurrir de estos flujos.

La especial particularidad radica en que en los ámbitos portuarios, se producen disfunciones y actuaciones anómalas identificadas tanto singularmente en el entorno terrestre como en el marino, así como, en esta interrelación existente entre las dos, por lo que nos encontramos con espacios especialmente singulares que le hacen un entorno atractivo desde el punto de vista de la seguridad.

Pero bajo el término *seguridad* se engloban una serie de componentes objetivables, que hacen que esté entorno este protegido, pero también cuenta con un componente subjetivo que hace que las personas que se relacionan con el puerto, tanto empleados, clientes como visitantes circunstanciales, lo perciban desde esta perspectiva individual.

Además, bajo este término se engloban diferentes subconceptos como son la seguridad ciudadana, la protección portuaria, la atención de emergencias y la protección civil. De aquí que desde un punto de vista de gestión pública, la búsqueda del equilibrio y eficiencia logística en estas submaterias sea objeto de una buena gestión portuaria.

### El código PBIP

Con la finalidad de homogeneizar y mejorar las condiciones de seguridad en la prestación del servicio así como, en el tráfico de

personas y bienes, la Conferencia de Gobiernos, entre los que se encuentra España, a través de la Organización Marítima Internacional, aprobó a finales de 2002, el denominado código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, denominado comúnmente, código PBIP (en Ingles ISPS) siendo publicado en España en el Boletín Oficial del Estado núm. 202 de 21 agosto 2004.

Grosso modo, los objetivos del código son, por una parte, establecer un marco internacional que permita homogeneizar un mínimo sistema logístico común de seguridad en los diferentes países y por otro establecer un sistema de clasificación y prelación de situaciones ante determinadas amenazas, entre otras las terroristas.

El código dispone de dos partes, denominadas Parte A que contiene las prescripciones obligatorias, y una Parte B de recomendaciones. Ambas, actualmente de obligado cumplimiento ya que, si bien la parte B, en su origen tenía un carácter orientativo a modo de guía, el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, para la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias; la hizo obligatoria para todo Europa en muchos apartados esenciales.

De manera sucinta podemos afirmar que el código PBIP contiene tres grandes tipos de contenidos, lo primero, estableciendo un sistema de planificación y evolución de la protección portuaria, lo segundo mediante la acreditación de las personas que actúan en la protección portuaria; y lo tercero con el establecimiento de unos niveles de protección desde el punto de vista operativo-logístico.

#### **a.- Planificación de la protección:**

En este contenido se incluye, además de las definiciones y ámbito de aplicación, las responsabilidades de los Gobiernos Contratantes, así como, la obligación de declaración de protección marítima, así como, la de las compañías. También regula las denominadas Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR) encargadas de la evaluación de la protección de una determinada instalación portuaria.

Además, incluye, las características de la evaluación de la protección y los planes de protección.

#### **b.- Acreditación de personas:**

Establece un sistema de acreditación de las personas que intervienen e la protección y define tres figuras: Oficial de la compañía para la protección marítima, Oficial de protección del buque y el Oficial de protección de la instalación portuaria,

definiendo claramente sus funciones, competencias y formación necesaria.

### **c.- Niveles de protección:**

Desde el punto de vista operativo, el código prevé tres niveles de protección.

El nivel 1 previsto para situación habitual y en el que hay unas determinadas medidas de seguridad básicas, fundamentalmente relacionadas con el control de personas, pasajeros y mercancías.

Los niveles de protección 2 y 3 suponen la aplicación de una serie de medidas de protección sobreañadidas en función de la amenaza concreta de que se trate.

Además establece un sistema de formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección.

### **El sistema integral de gestión de la seguridad portuaria**

En la actualidad el reto está orientado fundamentalmente a la integración y coordinación de las medidas de protección, en aplicación del código, con el sistema general de seguridad de los puertos, es decir, aplicar una política decidida de gestión de la seguridad desde una visión global, en la que el código PBIP y por lo tanto las medidas de protección sean una parte de la política general de seguridad de los puertos.

Para ello, es preciso establecer un sistema integral de seguridad portuaria en el que se integren, la protección medio ambiental, la atención de emergencias portuarias, el salvamento marítimo, la policía portuaria, la gestión de la protección civil y la protección portuaria, todo ello bajo la coordinación de un centro de control de servicios portuarios que englobe y optimice los equipos humanos y recursos materiales portuarios.

### **Referencias normativas**

Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante Resolución 2, de la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (B.O.E. núm. 202 de 21 agosto 2004).

Reglamento número 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, (D.O.U.E. del 29 de abril de 2004)

## Bibliografía y referencias electrónicas destacada

**ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL (OMI).** “Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias”. ISBN 92-801-3568-6.

**RICARD MARI y otros.** “La seguridad en los puertos”. Editorial Marge. ISBN 84-86684-28-5

**ISTURITZ, José Julián.** “Nuevas tendencias en Protección Civil. En: *Cuadernos de seguridad y policía: la seguridad, una responsabilidad a compartir*”. Gobierno de Canarias. Canarias: Editorial Dykinson. 2005. p 195-218. ISBN 84-9772-687-1.

Web relacionadas:

<http://www.imo.org>  
<http://www.sasemar.es>  
<http://www.fomento.es>  
<http://www.112-911.com>  
<http://www.emersis.org>  
<http://www.securitypoint.org>  
<http://www.belt.es>  
<http://www.forodeseguridad.com>