

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

**ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA**

**LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y SU  
INFLUENCIA EN EL DERECHO MARÍTIMO.**

**CASO DE ESTUDIO: ANÁLISIS DE LA APLICACIÓN EFECTIVA  
DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LOS  
BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUERTO  
QUETZAL, ESCUINTLA GUATEMALA.**

**Tesis**

**Presentada al Consejo Directivo  
de la Escuela de Ciencia Política de  
La Universidad de San Carlos de Guatemala**

**Por**

**GUSTAVO ADOLFO CASTAÑAZA**

**Al conferírsele el grado académico de:**

**LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES**

**y el título profesional de**

**INTERNACIONALISTA.**

**Guatemala, octubre de 2010.**

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

**RECTOR MAGNIFICO**

Lic. Carlos Estuardo Gálvez Barrios

**SECRETARIO GENERAL**

Dr. Carlos Guillermo Alvarado Cerezo

**CONSEJO DIRECTIVO DE LA ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA**

DIRECTORA	Licda. Geidy Magalí De Mata Medrano
VOCAL I	Licda. Claudia Verónica Agreda Ajquí
VOCAL II	Lic. Pablo Daniel Rangel Romero
VOCAL III	Licda. Ana Margarita Castillo Chacón
VOCAL IV	Br. Maria Amalia Mandujano Izaguirre
VOCAL V	Br. René Adrián Ponce Canales
SECRETARIO	Lic. Marvin Norberto Morán Corzo

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN GENERAL DE GRADO**

COORDINADOR	Lic. José Luis Dominguez Quintanilla
EXAMINADORA	Licda. Mayra Villatoro Del Valle
EXAMINADOR	Lic. José Gilberto Cortez Chacón
EXAMINADOR	Dr. Arturo Díaz Córdova
EXAMINADOR	Dr. César Augusto Ágreda Godínez

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN PÚBLICO DE TESIS**

DIRECTORA	Licda. Geidy Magalí De Mata Medrano
SECRETARIO	Lic. Marvin Norberto Morán Corzo
ASESOR	Lic. Jorge Arriaga
COORDINADOR	Lic. Francisco José Lemus Miranda
EXAMINADORA	Licda. Claudinne Ogaldes Cruz
EXAMINADOR	Lic. Roberto Jiménez Ayála

**Universidad de San Carlos de Guatemala**  
**Escuela de Ciencia Política**

**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:**


Guatemala, doce de mayo del dos mil diez-----

**ASUNTO:** estudiante: **GUSTAVO ADOLFO CASTAÑAZA,**  
**Carnet No. 9420204,** inicia trámite para la REALIZACIÓN  
DE SU EXAMEN DE TESIS

1. Se admite para su trámite el memorial correspondiente y se dan por acompañados los documentos mencionados. 2. Se traslada al (a) Coordinador (a) de la Carrera correspondiente Lic. Jorge Arriaga, para que acepte el tema de Tesis planteado. 3. El resto de lo solicitado téngase presente para su oportunidad.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

  
Licda. Geidy Magali De Mata Medrano  
DIRECTORA

Se envía el expediente completo.

myda

1/



**Universidad de San Carlos de Guatemala**  
**Escuela de Ciencia Política**

Guatemala, 17 de mayo del 2010

Licenciada  
Geidy Magali De Mata, **Directora**  
**Escuela de Ciencia Política**

Estimada Licenciada De Mata:

Por medio de la presente me permito informarle que, verificados los registros de Tesis de la Escuela, el tema: **"LA ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL Y SU INFLUENCIA EN EL DERECHO MARITIMO. CASO DE ESTUDIO: ANALISIS DE LA APLICACIÓN EFECTIVA DEL CODIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUERTO QUETZAL, ESCUINTLA GUATEMALA"**. Presentado por el (la) estudiante **GUSTAVO ADOLFO CASTAÑAZA, Carné No. 9420204** puede autorizarse dado que el mismo no tiene antecedentes previos en nuestra Unidad Académica.

Atentamente,

**"ID Y ENSEÑAD A TODOS"**



**Lic. Francisco Lemus Miranda**  
**Coordinador Area Relaciones Internacionales**

Se regresa expediente completo.  
c.c.: Archivo  
myda.  
2



**Universidad de San Carlos de Guatemala**  
**Escuela de Ciencia Política**

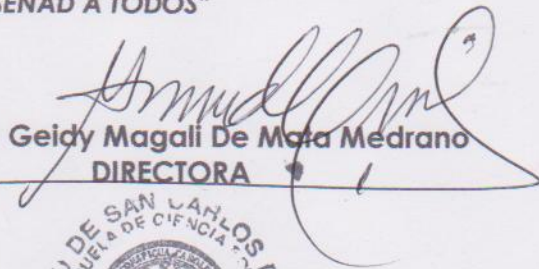
**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:**  
Guatemala, veinte de mayo del dos mil diez-----

**ASUNTO:** El (a) estudiante: **GUSTAVO ADOLFO CASTAÑAZA**  
**carnet No. 9420204**, continúa trámite para la realización  
del Examen de Tesis.

1. Habiéndose aceptado el Tema de Tesis propuesto, por parte de la Coordinador (a) de la Carrera, Lic. Francisco Lemus Miranda, pase al Coordinador de Metodología, Lic. Jorge Arriaga para que se sirva emitir dictamen correspondiente sobre el Diseño de Tesis.

Atentamente,

**"ID Y ENSEÑAD A TODOS"**

  
Licda. Geidy Magali De Mata Medrano  
**DIRECTORA**

Se envía el expediente  
c.c. Archivos  
myda.  
3/



**Universidad de San Carlos de Guatemala**  
**Escuela de Ciencia Política**

Guatemala, 1 de junio del 2010

Licenciada  
Geidy Magali De Mata Medrano  
**Directora, Escuela de Ciencia Política**  
**Universidad de San Carlos de Guatemala**

Estimada Licenciada De Mata:

Por medio de la presente me dirijo a usted con el objeto de informarle que, tuve a la vista el trabajo de Tesis del o (la) estudiante **GUSTAVO ADOLFO CASTAÑAZA, carné No. 9420204** titulado **"LA ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL Y SU INFLUENCIA EN EL DERECHO MARITIMO. CASO DE ESTUDIO: ANALISIS DE LA APLICACIÓN EFECTIVA DEL CODIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUERTO QUETZAL, ESCUINTLA GUATEMALA"**. El (la) estudiante en referencia hizo las modificaciones y por lo tanto, mi dictamen es favorable para que se apruebe dicho diseño y se proceda a realizar la investigación.

Atentamente,

**"ID Y ENSEÑAD A TODOS"**

Lic. Jorge Arcega  
**Coordinador Área de Metodología**



Archivos  
Se regresa Expediente completo  
myda/  
4/.

**Universidad de San Carlos de Guatemala**  
**Escuela de Ciencia Política**

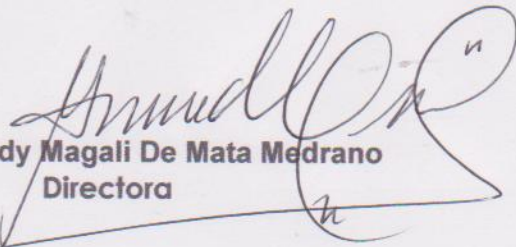
**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**  
Guatemala a los siete días mes de julio del año dos mil diez-----

**ASUNTO:** el ( la) estudiante **GUSTAVO ADOLFO CASTAÑAZA, Carnet No. 9420204** . Continúa Trámite para la realización de su Examen de tesis.

1. Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del Coordinador de Metodología, pase al (la) Asesor (a) de Tesis, Lic. Jorge Arriaga Rodríguez, para que brinde la asesoría correspondiente y emita su informe.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

  
**Licda. Geidy Magali De Mata Medrano**  
**Directora**

Se regresa expediente completo  
c.c. archivos  
myda/  
5.



Guatemala. 6 de octubre de 2010.

Licenciada

Geidy Magalí De Mata Medrano

Directora

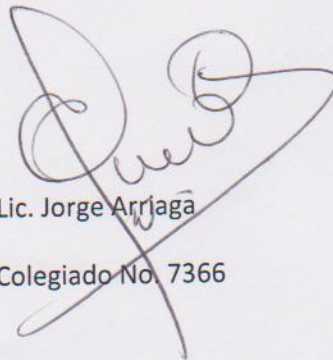
Escuela de Ciencia Política

Estimada Licenciada De Mata:

Por este medio informo a usted que he finalizado la asesoría del informe final de la investigación denominada "La Organización Marítima Internacional y su Influencia en el Derecho Marítimo, Caso de Estudio: Análisis de la Aplicación efectiva del Código Internacional para la Seguridad de Buques e Instalaciones Portuarias, en Puerto Quetzal Escuintla" realizado con fines de graduación para la carrera de Relaciones Internacionales por el estudiante Gustavo Adolfo Castañaza, Carné 9420204.

El informe antes mencionado llena los requisitos metodológicos establecidos para trabajos de graduación, por lo cual solicito proceder con los trámites que correspondan,

Atentamente,



Lic. Jorge Arrajaga

Colegiado No. 7366





ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE  
GUATEMALA: Guatemala, siete de octubre de octubre del dos mil diez-----

**ASUNTO:** el (la) estudiante: **GUSTAVO ADOLFO CASTAÑAZA**  
**Carnet No. 9420204** , continúa trámite para la  
realización de su Examen de Tesis.

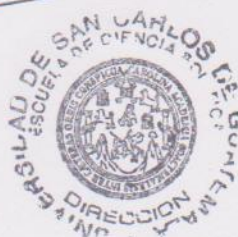
Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (la) Lic. Jorge Arriaga Rodríguez, en su calidad de Asesor de Tesis, pase al (a) Lic. Francisco Lemus Miranda, para que proceda en su calidad de Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales a conformar el Tribunal que escuchará y evaluará la defensa de tesis, según el artículo 70 del Normativo de Evaluación y Promoción de estudiantes de la Escuela de Ciencia Política.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Licda. Geidy Magali De Mata Médrano  
DIRECTORA

Se en expediente  
c.c. Archivos  
myda  
6/





Escuela de Ciencia Política  
Edificio M-5, Ciudad Universitaria, zona 12  
Guatemala, Centroamérica

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**  
**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA**  
**COORDINACION AREA RELACIONES INTERNACIONALES.**

**ACTA DE EVALUACION DE TESIS**  
(Licenciatura en Relaciones Internacionales)

En la ciudad de Guatemala, el ocho de octubre del dos mil diez, se realizó la Lectura y Defensa de tesis de *GUSTAVO ADOLFO CASTAÑAZA*, Carné No. 9420204, titulada: "LA ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL Y SU INFLUENCIA EN EL DERECHO MARITIMO. CASO DE ESTUDIO: ANALISIS DE LA APLICACION EFECTIVA DEL CODIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUERTO QUETZAL, ESCUINTLA GUATEMALA." para la Licenciatura en Relaciones Internacionales ante el Tribunal conformado por: Lic. Roberto Jiménez Ayala, Licda. Claudinne Ogaldes Cruz y Lic. Francisco Lemus Miranda como Coordinador del Area de Relaciones Internacionales, habiendo evaluado y escuchado el informe de investigación de la sustentante, consideran que el mismo contiene las cualidades necesarias para un trabajo de tesis, por lo tanto, el dictamen es de **APROBADO**.

"DID Y ENSEÑAD A TODOS"

Lic. Roberto Jiménez Ayala

Licda. Claudinne Ogaldes Cruz

Lic. Francisco Lemus Miranda  
Coordinador

TELEFAX extensión 1474,  
Planta USAC 24188000 ext. 85384, 85383, 1476 y 1473  
E-mail: usaccpol@usac.edu.gt




ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:  
Guatemala, cuatro de octubre del dos mil diez -----

Con vista en los dictámenes que anteceden, autorizo la impresión del trabajo de Tesis del (la) estudiante: **GUSTAVO ADOLFO CASTAÑAZA, Carné No. 9420204**, titulado: **"LA ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL Y SU INFLUENCIA EN EL DERECHO MARITIMO. CASO DE ESTUDIO: ANALISIS DE LA APLICACIÓN EFECTIVA CODIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUERTO QUETZAL, ESCUINTLA GUATEMALA"**.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

  
Licda. Geidy Magali De Mata Medrano  
DIRECTORA.



## **Dedico éste acto a mi Madre**

### ***Es el caso de hablar...***

*“Madre, te bendigo porque supiste hacer de tu hijo un hombre real y enteramente humano. Él triunfará en la vida. Se marcha y es el caso de hablar de su regreso. Cuando veas volver, en un día de fiesta, un viador que en la mano luzca preciosas joyas y haga notorios pasos y ademán ¿insolencia, dinero o buena suerte?--; no salgas a su encuentro puede no ser tu hijo.*

*Madre si mirando el camino se acongoja tu alma y tras la tapia asoma entonces un caminante que trae gran renombre, espada poderosa, ceñidas armaduras, en la frente la palma de la victoria, y gesto de sigamos adelante, por mucho que eso valga vale muy poca cosa el poder de la espada, el oro y el renombre; no salgas a su encuentro, puede no ser tu hijo.*

*Madre, si aspirando el aroma de una flor en un día de otoño gris y meditabundo oyes que alguien te llama y te dice; ¡Señora, allá por el camino viene un gran señor del brazo de su amada, conoce todo el mundo, en la pupila clara trae la mar que añora y en su copa de mieles un sabor de aventura!; no salgas a su encuentro puede no ser tu hijo.*

*Madre, si en el invierno, después de haber cenado, estás junto al brasero pensando con desgano, oídos a la lluvia que cae sobre el techo, y en eso, puerta y viento... Es alguien que ha entrado, descubierta la frente y herramienta en mano, levántate a su encuentro porque tienes derecho de abrazar a tu hijo, de quién hiciste un hombre que vuelve de la vida con el jornal ganado”*

*Miguel Ángel Asturias*

# Contenido

Introducción .....	6
1 Marco metodológico.....	9
1.1 Planteamiento del problema.....	9
1.2 Formulación del problema .....	11
1.3 Delimitaciones .....	11
1.3.1 Delimitación temporal .....	11
1.3.2 Delimitación espacial .....	11
1.3.3 Delimitación teórica conceptual.....	11
1.4 Unidades de análisis .....	11
1.5 Justificación del estudio .....	12
1.6 Marco teórico .....	13
1.7 Marco conceptual.....	15
La Organización Marítima Internacional .....	15
1.7.1 Antecedentes y objeto de la Organización Marítima Internacional.....	15
1.7.2 Derecho marítimo .....	15
1.7.3 Convenios internacionales SOLAS y MARPOL 73/78.....	16
1.8 El Código Internacional para la Protección en los Buques y de las Instalaciones Portuarias (CODIGO PBIP) .....	17
1.8.1 El terrorismo .....	18
1.8.2 Instalaciones portuarias .....	19
1.8.3 Presupuesto de operación portuaria.....	19
1.8.4 Conferencia de los gobiernos contratantes.....	19
1.8.5 Seguridad marítima .....	20
1.8.6 Medios y medidas de protección.....	20
1.9 Objetivos generales y específicos.....	21
1.9.1 Objetivo general.....	21
1.9.2 Objetivos específicos .....	21

1.10 Preguntas generadoras .....	21
1.11 Metodografía.....	22
1.11.1 Técnicas.....	22
1.11.2 Instrumentos.....	22
1.11.3 Fuentes .....	22
Capítulo II.....	23
2. La Organización Marítima Internacional.....	23
2.1 Antecedentes de la Organización Marítima Internacional,.....	23
La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) .....	23
2.1.1 Las funciones de la OCMI.....	25
2.1.2 Estados miembros de la OCMI .....	26
2.1.3 La estructura de la OCMI .....	26
2.1.4 Dinámica y funciones de la Asamblea de la OCMI .....	27
2.1.5 El Consejo .....	28
2.1.6 El Comité de Seguridad Marítima .....	29
2.1.7 El Comité Jurídico .....	30
2.1.9 La Secretaría de la OCMI.....	31
2.2 Finanzas y voto dentro de la Organización Marítima Intergubernamental.....	32
2.3 Sede de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental.....	33
2.4 Relaciones con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales .....	33
2.5 Capacidad jurídica y privilegios de la Organización Consultiva Marítima Internacional.....	34
2.5.1-Sustentación jurídica del mandato y evolución de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a la Organización Marítima Internacional.....	35
2.6 Enmiendas a la carta de la OCMI .....	37
2.6.1 Enmiendas de 1964 .....	37
2.6.2 Enmiendas de 1965 .....	38
2.6.3 Enmiendas de 1974 .....	38
2.6.4 Enmiendas de 1975 .....	39

2.6.5 Enmiendas de 1977 .....	40
2.6.6 Enmiendas de 1979 .....	41
2.6.7 Enmiendas de 1991 .....	41
2.6.8 Enmiendas de 1993 .....	41
2.7 Estructura actual de la Organización Marítima Internacional .....	42
2.7.1 La Asamblea.....	43
2.7.2 El Consejo .....	43
2.7.3 El Comité de Seguridad Marítima .....	45
2.7.4 El Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (MEPC) .....	46
2.7.5 Los Sub-comités .....	46
2.8 La Secretaría .....	47
2.9 Presupuesto de la Organización para los años 2010-2011 .....	48
Capítulo III .....	50
3.1 El aporte e influencia de la OMI en la navegación marítima mundial .....	50
3.2 Antecedentes del Convenio SOLAS, 1974.....	51
3.2.1 Evolución del SOLAS desde 1914 hasta la actualidad .....	52
3.2.2 Convenio SOLAS 1960 y sus enmiendas .....	53
3.2.3 Convenio SOLAS 1974 y su mecanismo de enmiendas.....	55
3.2.4 La Estructura del SOLAS 74 hoy .....	56
Capítulo IV .....	59
4.1 El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.....	59
4.1.1 Estructura del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias .....	60
4.1.2. Contenidos mandatorios y recomendaciones.....	60
4.1.3 El Plan de Protección de la Instalación Portuaria .....	62
4.2 El Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) .....	71
4.3 Verificación y certificación de buques .....	73

4.4 Expedición del Certificado Internacional de Protección del Buque .....	74
4.4.1 Invalidez de los certificados .....	75
4.4.2 Certificación Provisional .....	76
4.5-Declaración de protección marítima .....	77
4.6 Evaluación de protección del buque .....	78
4.7 El plan de protección del buque .....	81
4.8 Áreas afectas al plan de protección del buque .....	83
Capítulo V .....	84
5 Caso de estudio: Análisis de la aplicación efectiva del Código PBIP en Puerto Quetzal, Escuintla.....	84
5.1 El proceso de implementación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias en Guatemala .....	84
5.2 Riesgos y amenazas en una instalación portuaria .....	86
5.2.1 Sabotaje .....	88
5.2.2 Narcotráfico .....	88
5.2.3 Polizonaje .....	89
5.2.4 Terrorismo .....	89
5.3 La implementación del Código PBIP en Puerto Quetzal, Escuintla.....	89
5.3.1 Riesgos evaluados en Puerto Quetzal .....	90
5.4-Medidas de protección efectivamente aplicadas en Puerto Quetzal.....	95
5.5-Los medios físicos de protección utilizados en Puerto Quetzal .....	97
5.6-Proceso de certificación y entrega de la Declaración de Cumplimiento con el Código PBIP en Puerto Quetzal .....	99
Conclusiones.....	105
Recomendaciones.....	108
Bibliografía y documentación consultada .....	110
Fuentes información electrónica consultadas.....	111
Anexos .....	112



## Introducción

Los niveles de protección y seguridad establecidos a nivel mundial posterior a los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 han refrendado de una forma bastante infame la necesidad de promover, incentivar e invertir en la cultura de protección a todo nivel. Tomando en consideración la preponderancia actual del comercio internacional por la vía marítima se hace necesario implementar medidas cuyo fin último sea evitar todo riesgo o amenaza de utilización de un buque o instalación portuaria como instrumento que facilite la consecución de un ataque terrorista y aminore en ese mismo sentido cualquier riesgo ya sea natural o artificial derivado del nivel de movimiento de carga, maquinarias y personas tanto dentro de los buques como de los puertos en sí.

Bajo ese orden de ideas se realiza en noviembre de 2001 la 22ª Asamblea de Estados miembros de la Organización Marítima Internacional, quienes con la misión de normar de forma internacional y con aplicabilidad general a todos sus Estados miembros deciden modificar el Convenio SOLAS en su Capítulo XI específicamente, (para hacer más viable y práctica la nueva normativa), fijando el mes de diciembre de 2002 como fecha para la realización de la Conferencia de Gobiernos Contratantes CCGG y acordando dentro de la misma la aplicación lo que hoy conocemos como Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias o Código PBIP, (por sus siglas en español).

El tiempo prudencial para la implementación del mismo se fijó en 2 años y medio para todas las instalaciones portuarias y buques a nivel mundial, de tal manera que en julio de 2004, inicia su puesta en marcha en el 97% de los puertos del mundo, trascendiendo por primera vez el ámbito de la navegación y ejerciendo su influencia en los puertos, algo nunca antes visto en una normativa internacional emitida por la OMI.

Acorde con datos recientes la influencia de la OMI en el mundo cuenta con 156 países miembros y hasta enero de 2008, sus normativas se aplican en un

total aproximado de 50,525 buques mercantes tripulados por alrededor de 466 mil oficiales y 721 mil marineros.

Estos datos dan un dimensionamiento objetivo de la influencia de la Organización Marítima Internacional en la navegación mundial. Guatemala como Estado contratante y miembro de la OMI, desde el año 1983, se vio igualmente en la necesidad de certificar sus puertos como puertos seguros a la luz del nuevo código de protección, coordinando esfuerzos y cooperación a través de la Comisión Portuaria Nacional, la OMI, apoyo de forma técnica la aplicación de la nueva normativa, concluyendo dentro del lapso otorgado en julio de 2004 y manteniendo el estatus de puerto seguro hoy día hasta el año 2013.

Con el fin de lograr una mejor comprensión del tema ésta investigación y nuestro caso específico de estudio se inicia el Capítulo I, con una reseña de la metodografía utilizada y el planteamiento de problemas, objetivos y preguntas generadoras que son a lo largo de la investigación las premisas orientadoras tanto para la realización de la misma como para la consecución de los objetivos propuestos.

En el Capítulo II se abordan los antecedentes, pasando por toda la evolución del a Organización Marítima Internacional hasta lo que hoy norma sus fines y objetivos así como una reseña histórica y la actualidad de éste organismo.

El Capítulo III de ésta investigación procura reseñar la importancia de los tratados SOLAS y MARPOL 73/78, que son referentes indisolubles por los fines que ambos persiguen y que en diversas ocasiones se citan en conjunto por su afinidad o complemento técnico que requieren el uno del otro.

El Capítulo IV aborda de forma más específica el Código PBIP, y explica sus características más importantes y sobresalientes, sus objetivos y alcances, a fin de conducir y orientar a la aplicación efectiva del mismo en Guatemala y en Puerto Quetzal específicamente como objeto de nuestra investigación.

El Capítulo V centra su enfoque en la implementación del Código PBIP en Guatemala, los obstáculos que se superaron para su puesta en marcha y como hoy se continúa en frecuente evolución y cooperación técnica internacional e interinstitucional a través del compartimiento de buenas prácticas con países

amigos. Dentro de éste mismo ámbito de aplicación se ofrece dentro de los anexos un testimonio gráfico de las medidas de protección cuya aplicación es de fácil verificación así como los resultados de la investigación de campo realizada a través de entrevistas a expertos y observación no participante. Así mismo se concluye y se recomiendan propuestas tendientes a mejorar la aplicación del Código PBIP en Puerto Quetzal.

# Capítulo I

## 1 Marco metodológico

### 1.1 Planteamiento del problema

En la historia reciente se cuenta con referentes de catástrofes ambientales relacionadas con el medio ambiente marino. Los derrames incontrolables de petróleo en Alaska por el Exxon Valdez y el Prestige frente a las costas de Galicia en España más recientemente que tuvieron un fuerte impacto mediático en la comunidad internacional derivado de la facilidad y rapidez con las que se transmitieron al mundo, y con ello trajeron a la palestra la importancia de contar con mejores e innovadoras medidas de prevención para este tipo de situaciones.

En ese orden de ideas que van en principio enfocadas a la prevención y la seguridad igualmente hubo un cambio drástico a nivel mundial posterior los ataques terroristas perpetrados en Nueva York, Washington y Pensilvania el 11 de septiembre de 2001, situación que influyó en replantear la drasticidad con que se aplican normas de protección y seguridad en todos los puertos del mundo surgiendo de dicha coyuntura “El Código para Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (Código PBIP) o ISPS Code por sus siglas en inglés.

La adopción de metodologías y tecnología de punta para la revisión de las cargas transportadas, la aplicación de normas de protección y seguridad hasta antes de estos acontecimientos tomadas y aplicadas con cierta laxitud, ha variado.

Las certificaciones de puertos seguros incrementaron sus requerimientos, y normaron a nivel internacional una serie de medidas que fueron invariablemente sacando a relucir las debilidades de un sistema de seguridad portuaria mundial que tuvo la enorme responsabilidad de replantearse y en algunos casos re inventarse para cumplir a cabalidad con las normas exigidas por la Organización Marítima Internacional, como ente rector por antonomasia de esta legislación internacional, sus convenciones SOLAS Y MARPOL 73/78, así como el Código

Internacional para la Protección de Buques y de Instalaciones portuarias cuya aplicación efectiva en Puerto Quetzal es nuestra principal unidad de análisis.

La importancia que reviste el tema a nivel mundial y remarcando el hecho que Guatemala sea Estado signatario de las convenciones antes mencionadas y exigidas para poder participar en el concierto de naciones a través de la interacción operativa para el comercio internacional, tanto de importación como de exportación por medio de la vía marítima, que estadísticamente es la forma de transporte que mueve los volúmenes más grandes de carga con los costos más bajos, hace obligatoria la revisión y análisis de la aplicación efectiva de ésta normativa en Guatemala, (que es desde el 16 de marzo de 1983 Estado miembro de la Organización Marítima Internacional); tomando como caso de estudio para la investigación Puerto Quetzal, cuyas principales áreas de desarrollo y operación implican la exportación del grueso del azúcar producido en el país así como la importación de productos de origen asiático que son hoy día los que inundan los mercados derivado de las economías de escala que han redundado en cantidades enormes de productos de buena calidad a precios competitivos.

El análisis de la aplicación efectiva de la normativa de protección internacional exigida es hoy día un tema de importancia, hacia el cual se pueden aún realizar aportes desde la óptica legal y técnica basando sobre ésta las fortalezas del sistema y las áreas de oportunidad donde se puede aún hacer mejoras, esto para lograr encajar en el concierto de naciones con la carta de presentación de puertos seguros en los aspectos operativos portuarios y en el mismo orden de ideas la verificación de la aplicabilidad de dichas normativas a los buques visitantes, procurando prevenir situaciones de riesgo que puedan afectar no solo la seguridad de la operativa portuaria a través de atentados terroristas principalmente u otros riesgos y amenazas como el narcotráfico y el polizonaje, por mencionar dos, sino también el medio ambiente marino en nuestras costas.

## **1.2 Formulación del problema**

¿Influye la Organización Marítima Internacional a través de la administración que ejerce de legislación aplicable a derecho marítimo en la observación de normas efectivas de seguridad en Puerto Quetzal, a la luz del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias?

## **1.3 Delimitaciones**

### **1.3.1 Delimitación temporal**

Marzo 9 de 2010 a julio 30 de 2010.

### **1.3.2 Delimitación espacial**

Ciudad de Guatemala, Ministerios de Ambiente y Recursos Naturales, Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, de la Defensa Nacional y Puerto Quetzal, Escuintla.

### **1.3.3 Delimitación teórica conceptual**

Teoría de la integración, en su enfoque funcionalista, mediante el cual se afirma que el Estado-nación es cada vez menos adecuado para satisfacer las necesidades de la humanidad y busca la creación de órganos supranacionales a los cuales delega ciertas funciones y soberanía para alcanzar fines que el Estado como tal no logra alcanzar de forma autosuficiente.

## **1.4 Unidades de análisis**

- La Organización Marítima Internacional
- El derecho marítimo

- El Código Internacional de Seguridad para Instalaciones Portuarias y Buques (por su traducción literal) también conocido como Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.
- Las instalaciones de Puerto Quetzal como ente afectado por la aplicación del Código PBIP y la legislación internacional que lo respalda.

## **1.5 Justificación del estudio**

Derivado de los ataques terroristas suscitados el 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, los desastres ecológicos de los buques tanqueros, Exxon Valdez en el mar de Alaska y el Prestige en las costas de Galicia que son referentes actuales y recientes para las operaciones de seguridad en el transporte internacional de carga y pasajeros, se tiene en cuenta la relevancia que hoy justifica la investigación que se realizará sobre la influencia del derecho marítimo y su organismo rector por antonomasia la Organización Marítima Internacional.

Los temas de derecho marítimo enfocados a la preservación de la vida en el mar que tienen su base en la convención SOLAS, (Convención para la Seguridad de la Vida en el Mar), y MARPOL 73/78, (Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación de los Buques, modificada por la conferencia de 1978). Son hoy día la columna fundamental de una serie de ordenanzas y medidas de observancia general por todos los países signatarios de dichos convenios.

El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias derivado de la Convención SOLAS y fruto de la Convención de Gobiernos Contratantes en noviembre de 2001, tiene la facultad de regular las medidas de seguridad industrial y general alrededor del mundo, en ésta materia. Por la obligatoriedad que reviste este Código y lo complejo de su aplicación se justifica el análisis del mismo y la verificación de las medidas que

van enfocadas operacionalmente a su cumplimiento en las instalaciones de Puerto Quetzal, en el departamento de Escuintla, Guatemala.

## **1.6 Marco teórico**

Dentro del espectro internacional se encuentran escenarios, causas y efectos de decisiones tomadas por ciertos actores en determinadas condiciones. A fin de enmarcar teóricamente la investigación a realizar cabe resaltar que la teoría que puede muy bien aplicarse es la “Teoría de la integración” (Brailard). En virtud que el problema que se analizará tiene como génesis fundamental una serie de actores interdependientes entre los que se cuentan:

- a) Los Estados
- b) Los organismos internacionales
- c) El derecho marítimo como parte de derecho internacional público aplicado a los Estados
- d) Los actores operativos finales que aplican éstas decisiones en la realidad cotidiana

El fruto de las relaciones de los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas como autores principales de ésta dinámica da origen a la Carta de la Organización Marítima Internacional, convenio del cual Guatemala es signatario desde el 16 de marzo de 1983, escenario de donde surgen las convenciones SOLAS y MARPOL 73/78, que sirven como pilares actuales de la seguridad como tema primordial en las operaciones portuarias y marítimas internacionales, en procura de salvaguardar la vida y el medio ambiente.

Estos procesos de carácter asociativo son estudiados por la teoría de la integración y cooperación internacional, sin dejar por un lado su interrelación con el enfoque funcionalista, (teniendo como su principal exponente en el periodo entre guerras a David Mitrany) mediante el cual se afirma que el Estado-nación es cada vez menos adecuado para satisfacer las necesidades de la humanidad y da la plataforma para el acercamiento a la idea de las relaciones dentro de un



sistema internacional ordenado y acorde a las necesidades mundiales de paz, seguridad, protección del ambiente, entre otros tantos rubros hacia los cuales se han ido aplicando enfoques de creación de organismos internacionales, especializados en diversos satisfactores de necesidades humanas como fin último.

Entre éstos se cuenta la Organización Marítima Internacional y todo su acervo legal y normativa que procura la preservación de la vida en el mar así como la seguridad del transporte marítimo, que es hoy por hoy el canal más importante de logística del comercio internacional con menores costos, más capacidad y los menores índices de polución comparado con el transporte aéreo y terrestre, en general aportando con ello una característica diferenciadora a la seguridad internacional posterior a los ataques terroristas del 11 de septiembre que impactaron fuertemente en los cambios de aplicación de las legislaciones internacionales vigentes.

Según el funcionalista Ernst Haas la integración se define como “un proceso por el cual los actores políticos de varias unidades nacionales distintas están convencidos de desviar lealtades, expectativas y actividades políticas hacia un nuevo centro, cuyas instituciones poseen o demandan jurisdicción sobre los Estados nacionales pre-existentes”.

Estas ideas se matizan en la actualidad como interdependencia política con diversas formas y modelos que varían en su aplicación derivado de las múltiples especialidades exigidas hoy día para lograr estándares aceptables de productividad, seguridad y sostenibilidad de las diversas actividades económicas y políticas ejecutadas por la humanidad en su conjunto

## **1.7 Marco conceptual**

### **La Organización Marítima Internacional**

#### **1.7.1 Antecedentes y objeto de la Organización Marítima Internacional**

Tiene como antecedente a la Organización Consultiva Marítima Internacional, (OCMI), posteriormente se convierte en la OMI, órgano especializado de la ONU con sede en Londres Inglaterra, sus dos convenios fundamentales SOLAS y MARPOL 73/78, son hoy los principales instrumentos en materia de seguridad de los cuales se derivan las legislaciones más torales en materia de seguridad marítima y protección de la vida en el mar.

#### **1.7.2 Derecho marítimo**

Dentro de los antecedentes del derecho marítimo actual debemos mencionar acorde con Max Sorensen “La Convención de La Haya de 1930, la Convención del derecho del mar territorial, en 1958 y las Conferencias de Ginebra de 1958 y 1960”, cuyos principales temas se ligaban a lo referente a mar territorial, así mismo señala que “La posición jurídica de las embarcaciones en el mar territorial está definida por la Convención de Ginebra de 1958, teniendo en consideración las reglas tradicionales del derecho internacional consuetudinario”.<sup>1</sup>

El derecho del mar se enfoca principalmente a la solución de diferendos territoriales marítimos, así como a las definiciones de términos como plataforma continental, mar territorial, aguas internacionales, etc. Y se enmarca dentro del derecho internacional público y es aplicado únicamente a nivel de Estados, de ésta rama se deriva igualmente toda la normativa aplicable por medio de los tratados SOLAS Y MARPOL que se definen adelante y cuyos objetivos van hacia la protección de la vida y el medio ambiente marino como antes se apuntó.

---

<sup>1</sup> Sorensen, Max, Manual de Derecho Internacional Público, Editorial Andina, México 1985, pág. 158

### **1.7.3 Convenios internacionales SOLAS y MARPOL 73/78**

#### **1.7.3.1 El convenio SOLAS (Safety of Life at the Sea)**

En el enfoque de prevención y seguridad el convenio SOLAS, (Safety of Life at the Sea) o Convención para la seguridad de la vida en el mar, es el que mayor importancia reviste y es igualmente el que fundamenta las base de una serie de normativas de aplicación general para todos los Estados miembros y signatarios del mismo, entre los que se cuenta Guatemala, para evitar incidentes en materia de Seguridad para los buques y la preservación de la vida humana, su primer antecedente lo ubicamos en 1914, posterior al hundimiento del Titanic, y procuraba normar en primera instancia la cantidad de botes salvavidas a colocar en los cruceros acorde con su capacidad, procedimientos de evacuación y planes de seguridad en casos de emergencia y es el que da cabida en su Capítulo XI al Código PBIP, cuya aplicación es el objeto de nuestro estudio.

#### **1.7.3.2 El convenio MARPOL 73/78 (Maritime Pollution)**

Es el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, y su protocolo de 1978, mismos que sin embargo, oficialmente entraron en vigor el 2 de octubre de 1983, tiene 119 Estados signatarios, su enfoque de seguridad se basa en la prevención de derrames de sustancias contaminantes al mar, así como todo lo relativo a prevención de contaminación por derrames de hidrocarburos, sustancias toxicas y/o contaminantes

##### **1.7.3.2.1 Modificaciones recientes y estructura actual del Convenio**

El Protocolo de 1997 que enmienda el convenio de 1973 modificado por el protocolo de 1978 y seis anexos que contienen reglas que abarcan las diversas fuentes de contaminación por los buques:

Anexo I.- Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos.

Anexo II.- Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.

Anexo III.- Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos.

Anexo IV.- Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques.

Anexo V.- Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques.

Anexo VI.- Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.<sup>2</sup>

## **1.8 El Código Internacional para la Protección en los Buques y de las Instalaciones Portuarias (CODIGO PBIP)**

El Código PBIP, establece un marco regulatorio y de cooperación con el objeto de adoptar medidas preventivas y detectar con antelación posibles amenazas a la seguridad en el ámbito marítimo.

En el mes de noviembre de 2001 se realiza la 22ª Asamblea de la Organización Marítima Internacional en la cual por unanimidad se acuerda la adopción de nuevas medidas de protección orientadas a fortalecer la seguridad en las instalaciones portuarias y buques.

En diciembre de 2002, durante la celebración de la Conferencia de los gobiernos contratantes (GGCC) del SOLAS, se adopta el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias; que entra en vigor en julio del año 2004.<sup>3</sup>, el objeto primordial del mismo es la prevención y protección contra el terrorismo y se adhiere a manera de ampliación como

---

<sup>2</sup> Enciclopedia de Referencia Encarta 2009, Microsoft.

<sup>3</sup> Tomado de [www.imo.org](http://www.imo.org), traducción libre del autor. Junio 25 de 2010.

capítulo XI del tratado SOLAS ya existente, por fines puramente prácticos a fin de acelerar su ratificación y entrada en vigor.

### **1.8.1 El terrorismo**

Acorde con Aníbal D'angelo Rodríguez, la palabra terrorismo, “puede definirse como el uso continuo y planificado de la violencia para obtener un rédito político, de allí que puedan distinguirse dos clases de terrorismo: el del Estado contra el súbdito y el del súbdito contra el Estado”.<sup>4</sup>

#### **1.8.1.1 Terrorismo contra el Estado**

En ese mismo orden de ideas, D'angelo Rodríguez nos amplía: “No debe confundirse el tiranicidio, con el terrorismo: Aquél es un acto único que tiende a herir a la cabeza de un gobierno despótico, mientras que éste, es un recurso continuado, una “política” si se admite el abuso del término. Por eso el terrorismo – en éste primer sentido- es un producto de la era de los explosivos, más concretamente de la dinamita, inventada en 1866 por Alfredo Nobel. A partir de ese momento se hizo posible una acción sostenida de particulares contra los titulares y los símbolos del poder político. De éste recurso abusaron constantemente los populistas rusos, los anarquistas y algunos otros movimientos revolucionarios del siglo XIX”, y en otra parte de su texto hace la siguiente referencia: “En septiembre de 2001 un grupo terrorista musulmán provocó el más formidable atentado jamás perpetrado, volando las torres gemelas de Nueva York, ante un público que gracias a la televisión satelital se contó por centenares de millones de personas. Esta clase de actividad, cuya eficacia política parece muy discutible, merece un juicio moral enteramente negativo ya que suele perjudicar a víctimas inocentes y desarrolla un tipo de personalidad (el terrorista) cuyos rasgos humanos tienden a oscurecerse”.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> D'angelo Rodríguez, Aníbal, Diccionario Político. Artes Graficas Piscis, Argentina 2004. Pág. 192

<sup>5</sup> Idem.

### **1.8.1.2 Ataque terrorista**

Se define como el hecho o cadena de hechos que desembocan en agresiones hacia objetivos específicos de un país considerado como enemigo para el atacante, como atentados terroristas podemos enumerar:

1. Los atentados con explosivos.
2. Los secuestros de medios de transporte.
3. Secuestros de personas
4. Incendios provocados.
5. Asesinatos
6. Toma de rehenes
7. Emboscadas.

### **1.8.2 Instalaciones portuarias**

Infraestructura ubicada en el litoral que tiene como fin brindar las facilidades para las operaciones de atraque, carga, descarga y zarpe de buques, considerada normalmente como un recinto fiscal primario, o zona primaria de la aduana.

### **1.8.3 Presupuesto de operación portuaria**

Se considera así a los recursos financieros utilizados para la realización de las funciones y responsabilidades de la instalación portuaria como tal, normalmente dicho presupuesto es erogado de los mismos ingresos obtenidos por el puerto por los servicios de carga, descarga, estiba y almacenaje de los embarques arribados o exportados desde y a sus instalaciones previo al proceso de clareo de aduanas.

### **1.8.4 Conferencia de los gobiernos contratantes**

GGCC, conferencia de los Estados miembros de la OMI, realizada en noviembre de 2001 en Londres Inglaterra, de la cuál surge como documento final

el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, o Código PBIP.

### **1.8.5 Seguridad marítima**

La seguridad marítima es parte integral de las responsabilidades de la Organización Marítima Internacional. Un régimen comprensivo de seguridad para los embarques internacionales entro en vigor el 1 de julio de 2004. Las medidas obligatorias de seguridad y protección se adoptaron en diciembre de 2002, incluidas un número de enmiendas de la Convención SOLAS realizadas en el año 74. La medida de más largo alcance e impacto es el Código para la Seguridad de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, (por su traducción literal) o Código PBIP, que es de forma concisa una ampliación al Convenio SOLAS y que contiene requisitos relativos a los gobiernos, autoridades portuarias y compañías en su sección obligatoria, (Parte A) junto con una serie de guías acerca de cómo llenar estos requisitos y en segundo lugar una parte No obligatoria, de carácter orientador en su parte B<sup>6</sup>.

### **1.8.6 Medios y medidas de protección**

Para efectos de nuestro estudio debemos definir igualmente el sistema de protección ante las amenazas a que se expone la instalación portuaria, este sistema cuenta con elementos y sistemas tanto físicos y electrónicos, adecuada vigilancia y control realizado por equipos de seguridad conformados por personas a quienes definimos como medios humanos.

En ese sentido señalamos los siguientes medios de protección:

1. Medios humanos: personal de seguridad, tanto pública como privada.
2. Medios técnicos: planes de protección, normas y estrategias.
3. Medios físicos, que a su vez se dividen en:<sup>7</sup>
  - a) Pasivos
  - b) Activos.

---

<sup>6</sup> Tomado de [www.imo.org](http://www.imo.org), Traducción Libre por el autor.

<sup>7</sup> Los Medios Físicos, definiciones y aplicación en el campo se explica con detalle en el capítulo.

## **1.9 Objetivos generales y específicos**

### **1.9.1 Objetivo general**

- Explicar la influencia de la Organización Marítima Internacional en el derecho marítimo, sus convenciones y aplicabilidad efectiva en Guatemala del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

### **1.9.2 Objetivos específicos**

- Verificar y analizar las fortalezas y debilidades en la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias en Puerto Quetzal, Escuintla.
- Aportar soluciones a las debilidades que se encuentren en las instalaciones portuarias y operación con buques a fin de reducirlas o anularlas.
- Determinar la influencia del cambio de gobierno en Guatemala en el año 2007-2008, en la aplicación de las normas de Código PBIP, tanto en voluntad política así como en la asignación de presupuesto para el cumplimiento del mismo.

### **1.10 Preguntas generadoras**

- ¿Cómo se explica la influencia que ejerce la Organización Marítima Internacional, y sus convenciones en la aplicación efectiva del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias en Guatemala?
- ¿Cuáles son las fortalezas y debilidades en la aplicación del Código PIPB en Puerto Quetzal, Escuintla?



- ¿Qué soluciones pueden aportarse en materia de seguridad a las instalaciones portuarias de Puerto Quetzal y su dinámica operativa?
- ¿Cómo impactó en Puerto Quetzal el cambio de gobierno entre la administración de Oscar Berger Perdomo y la actual del Ing. Álvaro Colom Caballeros en materia de seguridad portuaria y el presupuesto asignado para este rubro?

## **1.11 Metodografía**

### **Metodografía utilizada en la investigación**

- Método deductivo
- Análisis y síntesis

#### **1.11.1 Técnicas**

- Investigación documental
- Entrevista a informantes clave
- Observación no participante

#### **1.11.2 Instrumentos**

- Fichas de investigación documental
- Guía de entrevista para cada informante clave
- Guía de observación

#### **1.11.3 Fuentes**

- Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda
- Comisión Portuaria Nacional
- Ministerio de la Defensa Nacional
- Empresa Portuaria Nacional Quetzal

## Capítulo II

### 2. La Organización Marítima Internacional

#### 2.1 Antecedentes de la Organización Marítima Internacional,

##### **La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)**

Desde hace siglos se ha venido reconociendo la importancia de cooperar en instancias de influencia sobre el control y reglamentación internacional del transporte por la vía marítima, el primer intento sobre el establecimiento de un organismo de cooperación enfocado a éste rubro se realizó en Washington, Estados Unidos, con motivo una conferencia marítima internacional en 1889, en virtud que para finales del siglo XIX el transporte marítimo tenía un gran impacto a nivel de comercio mundial, el plan de instauración de un organismo permanente en ésta materia se consideró sin embargo se rechazó de inmediato y se anunció que al momento dicho organismo no se consideraba oportuno. Las razones a éste primer rechazo obedecieron en primera instancia a que el sector de transporte marítimo se mostraba suspicaz y desconfiado ante cualquier intento de control sobre sus actividades o coartación directa o indirecta de sus libertades.

Posterior al final de la segunda guerra mundial con la fundación de la Organización de las Naciones Unidas y su procura de especialización de diversas organizaciones internacionales cada una enfocada a un tema distinto ya fuera de carácter técnico o humanitario, que se abren brechas para la fundación de un ente que ordenara tan importante rubro, con antecedentes en su mismo nivel como la Organización de Aviación Civil Internacional en 1944, La Organización para la Agricultura y la Alimentación y la Organización de las Naciones Unidas para la Ciencia y la Cultura en 1945, y la Organización Mundial de la Salud en 1947.

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental u OCMI, por sus siglas tiene su génesis en la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, celebrada en Ginebra, Suiza en 1948.

Lo que se requirió en su momento para la entrada en vigencia fue la adhesión y ratificación por un mínimo de veintiún Estados, incluidos entre ellos siete que contaran en aquel momento con una flota de por lo menos un millón de toneladas brutas cada uno.

La concurrencia de éstos Estados para alcanzar dicho requerimiento fue posible en 1958, específicamente el 17 de marzo de ese año, fecha en la cual Egipto se convirtió en el vigesimoprimer Estado adherente a la convención.

La primera asamblea de la OCMI se realizó en Londres en el mes de enero de 1959, sin embargo previo a la misma se celebraron cuatro reuniones por el comité preparatorio en las ciudades de Ginebra, Lake Success, (Nueva York) y Londres en los años 1948, 1958 y 1959, con lo cuál se dio inicio a las formales actividades de la organización que sería formalmente el antecedente más reciente a lo que conocemos hoy como la Organización Marítima Internacional.

Las finalidades trazadas en un inicio fueron las siguientes:

- a) El establecimiento de un sistema de colaboración entre los gobiernos contratantes en materia de reglamentación y prácticas de los Estados signatarios relativas a cuestiones técnicas de toda índole que tuvieran un impacto en la navegación comercial internacional, de tal modo que se sentaran las bases para la adopción de normas de observancia general tan elevadas como fuera posible a la seguridad marítima, eficiencia en la navegación y prevención y contención de la contaminación marítima producida por los buques y sus operaciones.
- b) Fomentar la eliminación paulatina de cualquier medida que se considerara discriminatoria o cayera dentro del campo de las restricciones innecesarias que por cualquier motivo hubiesen sido aplicadas por los Estados signatarios a la navegación comercial internacional, con el fin de promover los servicios marítimos para el comercio internacional sin que en ello se interfiriera de forma

discriminatoria por cualquier país miembro hacia otros buques con diferente pabellón.

- c) Se dispuso igualmente que se consideraran para su estudio dentro de la organización todas las cuestiones relativas a prácticas desleales de empresas de navegación.
- d) Se tomaron medidas para la consideración por la organización de cualquier cuestión práctica relativa a la navegación que pudieran ser sometidas por cualquier organismo o institución especializada de la Organización de las Naciones Unidas.
- e) Iniciar un proceso para facilitar el intercambio de datos e información entre los gobiernos contratantes en asuntos sometidos a la consideración de la organización, creando así una red de información amplia y útil para todos los Estados miembros.

### **2.1.1 Las funciones de la OCMI**

Las funciones de la OCMI tuvieron únicamente características consultivas y de asesoramiento.

Dentro de éstas funciones podemos enumerar la preparación de proyectos de convenios, acuerdos internacionales u otros instrumentos apropiados que surtieran las veces de recomendaciones a los gobiernos y a las organizaciones intergubernamentales convocando a las conferencias que debido a la misma función se consideraran necesarias<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> <http://www.monografias.com/trabajos16/seguridad-maritima/seguridad-maritima.shtml>, junio 27 2010.

La OCMI, estableció un sistema de consultas y de intercambio de información hasta entonces inexistente y desempeño funciones que coadyuvaron directa o indirectamente a la consecución de sus finalidades, sirviendo de arbitro incluso en algunos casos que no presentaban solución viable por los procedimientos normales de navegación comercial internacional y toda vez que el asunto hubiera agotado como última instancia las negociaciones directas entre los miembros interesados y a petición de unos de ellos procedía a su consideración.

### **2.1.2 Estados miembros de la OCMI**

La OCMI desde sus inicios abrió las puertas a todos los Estados que quisieran adherirse a la organización, a través de su artículo 67 en su carta de constitución, y un apartado especial en su artículo 68 abría igual la opción para territorios o grupos de territorios que estuvieran interesados en adherirse a por medio de una solicitud cursada por medio del encargado de las relaciones internacionales al secretario general de la organización, sin embargo ningún Estado podría ser miembro o continuar como tal contraviniendo una disposición de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

Cabe destacar que existían dos categorías de Estados partes, los llamados miembros y los miembros asociados, que no tenían derecho de voto en las convenciones y asambleas.

### **2.1.3 La estructura de la OCMI**

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental contaba con los siguientes órganos en su estructura.

- a) La Asamblea
- b) El Consejo
- c) El Comité de Seguridad Marítima
- d) El Comité Jurídico

- e) El Comité de Protección del Medio Marino
- f) La Secretaría<sup>9</sup>.

Sin embargo en el artículo 12 de su carta de constitución se deja abierta la posibilidad de crear en cualquier momento órganos auxiliares que la organización juzgue necesarios.

#### **2.1.4 Dinámica y funciones de la Asamblea de la OCMI**

Acorde con la carta constitutiva de la organización la mayoría de los miembros, excluyendo los miembros asociados constituirían quórum para las asambleas. Dentro de las primordiales funciones de la asamblea se pueden señalar las siguientes:

- a) Elegir un presidente y dos vicepresidentes que permanecerían en funciones hasta su siguiente período, ésta función, sin embargo, relegaba a los miembros asociados, quienes por su status no eran elegibles para tales fines.
- b) La Asamblea tuvo como función igualmente la de establecer su propio reglamento.
- c) La constitución de órganos auxiliares temporales y permanentes.
- d) Dentro de la Asamblea también se elegía a los miembros que estarían representados en el consejo.
- e) La resolución de informes y dictámenes del Consejo estaba igualmente a cargo de la Asamblea.
- f) Aprobar el programa de trabajo de la organización.
- g) Aprobar el presupuesto y establecer medidas financieras.
- h) Revisar gastos y aprobar cuentas de la Organización.

---

<sup>9</sup> L:\LED\INF\FOCUS\SPANISH\IMO 1948 TO 1998 SPANISH FOCUS SEPT 1998.DOC CD/SWPU/Traducción externa/AB/pc/il 11/98 [www.imo.org](http://www.imo.org), julio 15 2010.

- i) Desempeñar funciones propias de la organización salvo que el consejo formule instrumentos adecuados en cuyo caso solo se revisarán y de haber cambios sugeridos se enviarían de vuelta al consejo para su corrección.
- j) La recomendación a los miembros de la adopción de directrices y reglas que tuvieran impacto en la seguridad marítima, prevención y contención de la contaminación ocasionada por buques o las enmiendas a anteriores reglamentaciones ya aplicadas o presentadas con anterioridad.
- k) La Asamblea igualmente decidía sobre las conferencias internacionales, su convocatoria y adopciones de otros procedimientos preparados por sus órganos y cuerpos colegiados.
- l) La Asamblea también remitía al consejo cuestiones de su competencia salvo la formulación de recomendaciones función que se consideró indelegable.

### **2.1.5 El Consejo**

El Consejo estudia los proyectos de trabajo y de presupuesto preparados por el Secretario General, considerando dentro del mismo las propuestas de todos los órganos, igualmente se encargaba de todos los informes, propuestas y recomendaciones provenientes de los comités de seguridad marítima, jurídico, de protección del medio marino y otros órganos de la organización juntamente con sus respectivas recomendaciones, salvo las cuestiones que por regla no podían delegarse a su estudio por el Consejo.

Se integraba originalmente por 24 miembros y el quórum se lograba con 2 terceras partes, el Consejo designaba su presidente y estableció en su momento su propio reglamento. Las reuniones no tenían un calendario específico sino que se realizaban con la frecuencia que fueran necesarias para lograr los objetivos y el cumplimiento de las funciones.

Cualquier miembro que tuviese interés en un asunto en particular a ser tratado por el Consejo era invitado aunque sin derecho a voto a las deliberaciones al respecto.

El Consejo podía igualmente concertar acuerdos o convenios referentes a las relaciones de la organización con otros organismos internacionales, sin embargo, los mismos se sujetaban siempre a la aprobación de la asamblea.

Así las cosas, el mismo se convertía en un órgano de primordial importancia en la gestión y administración del la OCMI, ya que en el tiempo que mediaba entre las sesiones de la asamblea, el consejo era el órgano que coordinaba las funciones de los demás cuerpos colegiados de la organización.

### **2.1.6 El Comité de Seguridad Marítima**

El Comité de Seguridad Marítima acorde con la carta constitutiva de la organización contaba en su inicio con las siguientes funciones.

- a) Examinar todas las cuestiones relacionadas a navegación, construcción y equipamiento de buques, reglamentaciones enfocadas a prevenir abordajes, manipulación errónea de cargas peligrosas, todos los procedimientos concernientes a seguridad marítima, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, salvamento de bienes y personas, investigaciones de accidentes relacionados y en general, cualquier situación que por su alcance afectara la seguridad marítima.
- b) Establecer los sistemas necesarios para cumplir con sus funciones y mantener estrecha relación con entidades que promuevan la consecución de los objetivos de la organización.
- c) Mantener por lo menos una reunión anual y
- d) Establecer su reglamento interior.

Cabe resaltar que todas las propuestas, reglamentaciones de seguridad o enmiendas preparadas por el comité, así como las directrices, recomendaciones y



su informe de labores desarrolladas desde la celebración de su último período de sesiones, se sometían a consideración del consejo.

### **2.1.7 El Comité Jurídico**

Además de las funciones naturalmente jurídicas competencia del comité que atañen directa o indirectamente a la organización también sus funciones estaban la de tomar medidas necesarias para la cumplir con las misiones asignadas al mismo por la asamblea o el consejo, así como la aplicación directa de cualquier instrumento internacional y lo dispuesto en el mismo que pueda ser aceptado por la organización.

Toda vez fuera necesario para lograr los fines de la organización, el comité al igual que los otros entes de la estructura de la OCMI, podía ejercer con libertad la vinculación con otras entidades.

Todos sus proyectos de convenios, enmiendas a los mismos y sus memorias de labores eran sometidos al escrutinio y consideración del consejo y al igual que el Comité de seguridad debía tener por lo menos una reunión anual.

### **2.1.8 El Comité de Protección del Medio Marino**

El Comité de Protección del Medio Marino estará integrado por todos los miembros, su competencia estribaba sobre todo en la contención de la contaminación del mar por buques y otras que de modo especial pudieran serle conferidas por aplicación directa de convenios internacionales, así mismo, promovía la aprobación y modificación de reglas o disposiciones referentes al tema del medio marino.

Éste comité también realizaba estudios de medidas apropiadas para el cumplimiento obligatorio de convenios antes mencionados, disponiendo de lo necesario para la obtención de información técnica, científica y práctica o de

cualquier otra índole que coadyuvara a la prevención y contaminación de los mares ocasionada por los buques, con fines de divulgar la misma entre los Estados, enfatizando en los países en desarrollo, y en los casos que procediera, formular directrices y recomendaciones. Entre las funciones del comité protección de medio marino, se centraba también la procura de cooperación con organizaciones de carácter regional cuya finalidad coincidiera con sus objetivos, así como realizar estudios de cuestiones que competan a la organización en dicha materia.

Las propuestas, de reglas de prevención y contención de contaminación ocasionada por buques en el medio marino, las recomendaciones y directrices por éste comité preparadas pasaban a la consideración del consejo, así como su informe de labores en el precedente período de sesiones, al igual que los demás entes de la organización debía contar por lo menos con una sesión anual y la adopción de su propio reglamento interno.

### **2.1.9 La Secretaría de la OCMI**

Acorde con su carta constitutiva, la organización marítima consultiva intergubernamental designaba al secretario general como el funcionario con mayor rango jerárquico, con la capacidad de nombrar al personal que acorde con sus necesidades considerase necesario para el mejor desempeño de sus funciones al frente de la organización.

Dentro de sus atribuciones, La Secretaría debía conservar y actualizar todos los registros de la organización, preparando, reuniendo y distribuyendo los escritos, documentos, órdenes del día, actas y datos informativos que puedan ser necesarios para el trabajo de la OCMI.

El secretario general, sin embargo, se convertía en cuentadante ante el consejo en el sentido que debía preparar un presupuesto bienal y una revisión de cuentas anuales dentro del presupuesto.

El secretario debía mantener informados a todos los miembros de la organización sobre todos los actos realizados y cada Estado tenía también la obligación de mantener un nexo de comunicación con la secretaría por medio de un funcionario designado para tal efecto.

Cabe resaltar que derivado de su autonomía en funciones, El Secretario General ni su personal a su cargo estaban en posibilidad de recibir instrucciones de ningún gobierno, u otra autoridad que por su naturaleza fuera ajena a la organización. Y en ese mismo sentido, ningún Estado miembro podría irrespetar el carácter internacional de las funciones del secretario y de su personal, absteniéndose en todo momento de influenciar en el cumplimiento de dichas funciones. Toda vez se necesitara algún nivel de apoyo, el secretario general estaba en disposición de asumir cualquier otra función que por asignación le solicitara la convención, la asamblea o el consejo.

## **2.2 Finanzas y voto dentro de la Organización Marítima Intergubernamental**

Acorde con lo establecido en la Carta Constitutiva, cada Estado miembro estaba en obligación de sufragar sus gastos por concepto de viajes, emolumentos, y otras causas de la delegación que le representare.

El Consejo dentro de sus atribuciones también examinaba los Estados de cuenta y proyecto de presupuesto, sometiéndolos al escrutinio de la asamblea acompañados por cualquier comentario o recomendación que se considerara de importancia para salvaguardar los intereses de la organización. Normalmente se efectuaba un prorrateo de gastos entre todos los miembros, acorde con una escala que la misma organización en su momento fijó.

El incumplimiento de las obligaciones financieras contraídas por un miembro ante la organización, transcurrido un año desde su vencimiento implicaban la pérdida de la capacidad de voto ante la asamblea, El Consejo, El Comité de Seguridad Marítima, El Comité Jurídico y el de Protección del Medio

Marino, a menos que por decisión de La Asamblea si se juzgare oportuno, lo eximiera del cumplimiento de dicha disposición.

Importante es mencionar que cada miembro tenía derecho a un voto, y las decisiones se tomaban con base a la mayoría de miembros presentes y votantes, y en las que fuera necesaria mayoría de dos tercios, se consideraba como tal, la mayoría de dos tercios de los miembros presentes al momento de la decisión. Como miembros presentes y votantes se cuentan los miembros que emitan un voto negativo o positivo, las abstenciones se consideraban como no votantes.

### **2.3 Sede de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental**

Acorde con el artículo 54 de la Convención constitutiva de la organización marítima internacional, la sede de la OMI se estableció en Londres, Inglaterra.

La asamblea como máximo órgano de decisión podrá con un voto representante de la mayoría de dos tercios, establecer la sede de la organización en otro lugar, y en concordancia con el consejo, si así fuera necesario y convenido podrá reunirse en un lugar diferente de la sede.<sup>10</sup>

### **2.4 Relaciones con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales**

Según lo estipulado en el artículo 57 de la Carta de las Naciones Unidas, la organización marítima intergubernamental, se vincula con la ONU a título de organismo especializado en materia de navegación marítima. Las relaciones entre los dos organismos internacionales se establecerán acorde con lo dispuesto en sus respectivas convenciones,<sup>11</sup> es así que la Organización Consultiva

---

<sup>10</sup> L:\LED\INF\FOCUS\SPANISH\IMO 1948 TO 1998 SPANISH FOCUS SEPT 1998.DOC CD/SWPU/Traducción externa/AB/pc/il 11/98 www.imo.org

<sup>11</sup> Referirse a los artículos 26 de la Convención Constitutiva de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y al artículo 63 de la Carta de la ONU.

Marítima Intergubernamental cooperará con cualquier organismo especializado de las naciones unidas en cualquier asunto que sea de mutuo interés, procediendo acorde con lo que el organismo interesado establezca.

Así mismo aun no siendo organismos especializados de la ONU, La Organización cooperará con otras organizaciones, regionales e intergubernamentales cuyas intereses o actividades tengan relación con los fines de la OCMI. Dentro este mismo concepto toda vez sea aprobado por la asamblea, la OCMI, podrá tomar a su cargo de cualquier otra organización, funciones, recursos y obligaciones que se ubiquen en el espectro de sus finalidades y puedan ser transferidos a través de acuerdos internacionales mutuamente satisfactorios, pudiendo asumir funciones administrativas confiadas previamente a un Gobierno a través de un instrumento legal internacional.

## **2.5 Capacidad jurídica y privilegios de la Organización Consultiva Marítima Internacional**

Por el hecho de estar directamente vinculada con la Organización de Naciones Unidas, lo referente a capacidad jurídica, privilegios e inmunidades está regido por la Convención General sobre privilegios e inmunidades de los organismos especializados de la Organización de las Naciones Unidas, suscrito el 21 de noviembre de 1947, con reservas de las modificaciones que pudieran incluirse en el mismo.

Las enmiendas que se pudieran realizar a los instrumentos de la OCMI, deberían comunicarse al Secretario General para su posterior elevación al Secretario General de la ONU, quien notificaría a los miembros sobre el tema y sobre la fecha de la entrada en vigor.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> <http://www.bibliojuridica.org/libros/1/377/2>, recuperado el 22 de junio de 2010.

### **2.5.1-Sustentación jurídica del mandato y evolución de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a la Organización Marítima Internacional**

La Organización Marítima Internacional fue establecida mediante la Convención Marítima Internacional de 1958, está dotada de órganos permanentes, propios e independientes que gestionan intereses colectivos con capacidad de expresar una voluntad jurídicamente distinta a la de sus miembros.

Cuenta con una personalidad jurídica distinta de la de sus Estados miembros que se justifica necesaria para el cumplimiento e los fines para las que fue creada

Cualquiera que sea el órgano que adopte cualquier decisión, ésta se imputará a la organización y no a sus Estados miembros individual o colectivamente considerados.

Se reconoce pues a la Organización Marítima Internacional, la capacidad de ser titular de derechos y obligaciones. Para poder deducir en cada caso concreto el alcance de su personalidad jurídica, habrá que examinar, sin embargo, su instrumento constitutivo, sus decisiones y resoluciones adoptadas en conformidad con éste y su práctica establecida.

Durante los primeros 50 años de existencia de la Organización el transporte marítimo internacional ha sufrido cambios que han sido notoriamente más acelerados que en ninguna época anterior. La OMI como la conocemos hoy día adoptó una nueva ésta nueva denominación en el año de 1982, y durante en relación a la evolución de sus objetos de reglamentación igualmente ha ido adaptándose a través de enmiendas a sus tratados, convenios y recomendaciones referentes a seguridad marítima, contaminación del medio marino y otras cuestiones dentro de su esfera de influencia. La OMI como de hoy, enfatizamos,

ha variado en gran medida de el organismo que se creó en 1948 a través de la convención de Ginebra, en virtud de un constante trabajo de revisión de sus instituciones y prácticas.

Importante es mencionar que acorde con sus iniciales objetivos la evolución ha sido tan marcada que en su carta constitutiva entre sus fines hay una completa ausencia de referencias a la contaminación marítima, que es hoy día una de sus principales ocupaciones, así mismo la referencia que se hace a la seguridad marítima es bastante breve al final del párrafo a) de su artículo 1<sup>13</sup>.

Lo que la Organización propugnaba en un inicio como la libertad y comercio no discriminatorio hizo pensar a los actores comerciales de la época en una nada atractiva interferencia en la práctica comercial de aquel entonces, y cabe mencionar en éste análisis que la misma carta de constitución minaba en gran manera las capacidades de la organización al designarla desde su mismo nombre como “consultiva” y dejando a La Organización en última instancia y a petición de las partes la solución de conflictos o asuntos relacionados con sus prácticas y responsabilidades.

Obstáculos dentro de su misma carta constitutiva como la regla mínima de 21 miembros y al menos 7 de ellos con una flota de un millón de toneladas, retrasó su entrada en vigencia por una década, ya que hubo muchos que tenían el concepto que la OCMI se había creado en procura de intereses de los más fuertes, o que la misma tendría consecuencias consideradas como intromisión en el comercio internacional de algunos países.

En el año de 1948, posterior a la propuesta de la carta constitutiva de la OCMI, se definió una comisión destinada a revisar el Tratado SOLAS, o Tratado sobre la seguridad de la vida en el mar, que pasó el tratado más importante en materia de seguridad marítima hasta nuestros días, sin embargo a mediados de la década de los 50, el mismo necesitaba ya ser nuevamente revisado y la

---

<sup>13</sup> Ver: Carta Constitutiva de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

preocupación empezó a hacer mella a inicios de dicha década pues el convenio constitutivo de la OCMI, no estaba ratificado por el mínimo de Estados por el mismo establecido.

Como se apuntó antes y ahora se enfatiza estos obstáculos se presentaron a la OCMI en sus inicios y desde su mismo acuerdo constitutivo.

En 1954 se determina la aparición de nuevos problemas que igualmente requerirían la atención de la organización, entre ellos la contaminación marítima por hidrocarburos, mismo que a través de la Convención internacional para la prevención de la contaminación por hidrocarburos pasó a partir de su instauración a ser responsabilidad de la organización a su entrada en funciones en 1958.

Conforme el tiempo avanzó y se fueron atacando distintas problemáticas se fue creando un nivel de mayor de involucramiento de las partes, creció también la cantidad de reservas hacia las funciones que la organización estaba destinada a controlar, de tal modo que ninguna actividad de carácter económico o comercial podría ser regida por la nueva organización, eso mismo, limitó las funciones de la OCMI a cuestiones técnicas y de seguridad marítima<sup>14</sup>, como se definía en parte del articulado de la carta constitutiva de la misma.

## **2.6 Enmiendas a la carta de la OCMI**

### **2.6.1 Enmiendas de 1964**

En virtud de la larga espera para la entrada en vigor de la convención constitutiva, se hizo necesaria una revisión y aplicación de enmiendas en 1964, mismas que incluyeron el número de miembros de 8 que eran originalmente a 18, que pasaron hacer, derivado del aumento de miembros en la organización, la disposición de 6 puestos se reservó a las naciones con flotas más grandes y cuya elección al consejo representara a “las grandes regiones geográficas del mundo” (sin ser específico), dichas enmiendas entraron en vigor en 1967.

---

<sup>14</sup> Artículo 29, Carta Constitutiva de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.



Cabe mencionar en éste apartado que una de las características de la OMI ha sido su lentitud en aplicar lo acordado en sus convenciones.

### **2.6.2 Enmiendas de 1965**

Esta enmienda al igual que la del año anterior modificó el número de Estados contratantes como miembros del consejo, en tal sentido pasaron a ser 16, confirmando con esto el crecimiento de la misma y también haciendo énfasis en que 8 de los mismos serían elegidos entre los 10 Estados con flotas más grandes y los otros 4 garantizando la presencia de África, Oceanía, América, Europa y Asia, y los siguientes 4 se elegirían por Estados no representados en el comité.

La entrada en vigor de estas enmiendas fue en 1968, y su parte relevante estriba en el auge tomado por la organización que acogía a nuevos miembros y se consolidaba al igual que experimentaba cambios acercando el fin de la supremacía de los países con gran tradición marítima, y el aumento de países en desarrollo que a la misma se adherían.

### **2.6.3 Enmiendas de 1974**

Durante el quinto período de sesiones de la OCMI en octubre de 1974, se aumentó a 24 el número de Estados miembros del Consejo, y convirtió a todos los miembros de la organización en miembros del Comité de Seguridad Marítima.

Interesante es enfatizar que dicha decisión tenía de forma adyacente el objetivo de borrar la idea de preponderancia de los países más poderosos, buscando democratizar la toma de decisiones en una de las áreas que es hoy día por antonomasia responsabilidad de la OMI, en la resolución A316 (ES.V) se hacía una clara alusión al tema, indicando “un elevado número de miembros de la organización está constituido por países en desarrollo y que éste hecho no se ha reflejado hasta la fecha en la composición de los órganos rectores de la organización”.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Resolución A.316 (ES.V), de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, octubre 1974.

En la misma resolución se estipula dicha necesidad acorde con el siguiente párrafo: “como reconocimiento de la necesidad de que todos los sectores interesados en la labor de la organización tengan una representación más amplia y equitativa en El Consejo, habida cuenta del aumento del número de miembros de la organización y la necesidad de mejorar la representación de los países en desarrollo en el consejo”.<sup>16</sup>

Estas enmiendas entraron en vigor en 1978.

#### **2.6.4 Enmiendas de 1975**

Con el derrame de hidrocarburos del buque petrolero Torrey Canyon en 1967, éste tema paso a ser el catalizador de la creación del Comité jurídico y del Sub comité de seguridad marítima a cargo de cuestiones ambientales, re enfocando por su importancia, la protección del medio marino como uno de los grandes ejes de trabajo de la organización. A mediados de los 70, los temas de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino, pasaron a ser los referentes de influencia predominante bajo la Organización Marítima Intergubernamental, en tal virtud, en 1975 se aprobó la resolución A.358(IX), que constituía la protección del medio marino como esfera de influencia y control de la organización dando vida al primer Comité de Protección del Medio Marino, añadiendo a la lista de finalidades “la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques, y ocuparse de las cuestiones jurídicas relacionadas con las finalidades enunciadas en él presente artículo”.<sup>17</sup>

A través de ésta misma resolución se acordó el cambio de denominación hacia Organización marítima internacional, ya que posterior a las deliberaciones se decidió que el nombre original además de ser largo y engorroso daba lugar a confusiones y en particular la inclusión de la palabra “consultiva” limitaba a la OMI

---

<sup>16</sup> Idem.

<sup>17</sup> Artículo 1, Resolución A.358(IX), Organización consultiva marítima intergubernamental.

solo a expresar opiniones pero no a tomar decisiones o ejecutar acciones tendientes al alcance de sus fines<sup>18</sup>.

Estas enmiendas entraron en vigor en 1982.

### **2.6.5 Enmiendas de 1977**

Durante la décima asamblea la evolución de la OMI continúo su senda de reconocimiento de forma que los párrafos a) y d) del artículo 1 de su carta constitutiva, referentes al establecimiento de un sistema de cooperación y reglamentación de cuestiones de navegación marítima y su respectivas áreas de seguridad y prevención de contaminación así como a la toma de medidas enfocadas conseguir tales fines se suprimió; y en ésta misma ronda de acuerdos el artículo 2, que relegaba las funciones de La Organización a un aspecto netamente consultivo de asesoramiento, con lo cual se enfatizó la capacidad de ejecución de La Organización y ello motivó igualmente un aumento de actividades de cooperación técnica a tal punto que desde el año 1969 se habían ya logrado las condiciones idóneas para la creación del Comité de Cooperación Técnica de la OMI, con la misma categoría que los ya existentes Comité de Seguridad Marítima y Comité Jurídico y con ésta acción se consolidó el nivel de importancia que la cooperación en materia técnica alcanzaba dentro de la organización.

La Organización Marítima Internacional se convirtió en aquel momento en el primer organismo de la ONU que daba el paso de concretizar un comité de cooperación técnica.

Las enmiendas de 1977, trascendentales en la evolución de la OMI cobraron vigor en 1984, un año después de que Guatemala se convirtiera en Estado miembro de la misma.

---

<sup>18</sup> L:\LED\INF\FOCUS\SPANISH\IMO 1948 TO 1998 SPANISH FOCUS SEPT 1998.DOC/D/SWPU, [www.imo.org](http://www.imo.org), Julio 27 2010.

### **2.6.6 Enmiendas de 1979**

Las enmiendas de 1979 aprobadas por la asamblea incluyeron de forma primordial el aumento de miembros dentro del consejo; que a su entrada en vigor en 1984 pasaron a ser 32 miembros.

### **2.6.7 Enmiendas de 1991**

Cabe resaltar que su principal logro fue la elevación del Comité de Facilitación a la misma categoría que los comités ya existentes, el cual tendría como actividad principal la normalización de los procesos documentales del tráfico marítimo internacional, eliminando en la medida de lo posible la burocracia que dichos procesos suponen, para su entrada en vigor se requirió la aceptación de 103 países.

### **2.6.8 Enmiendas de 1993**

Básicamente se centraron en el aumento nuevamente de los miembros del consejo que llegó hasta 40. Sin embargo 5 años después en 1998, aún no habían entrado en vigor por falta de ratificación de la cantidad de países necesarios para su vigencia.

Como anteriormente se apuntó el período de tiempo desde el acuerdo hasta su entrada en vigencia ha sido extenso para el caso de la OMI, es así que cuando una enmienda entra en vigor ya hace falta una revisión para adecuarla a la realidad más actual.

Es más, cuando el mismo convenio constitutivo de la OCMI entro en vigencia ya había cambiado, y hoy día la organización difiere en gran manera tanto su estructura original como los fines para los que se creó. La seguridad marítima y la prevención de la contaminación que son hoy día sus referentes por antonomasia vagamente se mencionaban en el documento original, y menos aún la existencia de un Comité de Cooperación Técnica en materia de navegación marítima.

Los fines económicos y de libertad se relegaron completamente dentro de la esfera de influencia de la organización, dando cabida a otras materias que no

serían en ningún momento tenidas como intromisiones en asuntos internos de los miembros de la organización, abriendo igualmente puertas y brechas nuevas a los países en desarrollo que a un principio estaban fuera de capacidad de decisión por no formar parte del consejo. El éxito en la evolución de la OMI, se refleja sin embargo en la inclusión del 97% del tonelaje total de la flota mercante a nivel mundial se rige por sus legislaciones, normas, códigos y convenciones.

Acorde con datos recientes la influencia de la OMI en el mundo cuenta con 156 países miembros y los siguientes alcances: *“Hasta enero de 2008, había un total de 50,525 buques mercantes con un total de 728,225 millones de toneladas de desplazamiento, transportando todo tipo de carga y navegando en los mares y océanos del mundo; estos buques portan como bandera de registro la de más de 150 países y son tripulados por aproximadamente 466 mil oficiales y 721 mil marineros originarios de todas partes del mundo”*.<sup>19</sup>

En tal sentido se hace necesario tomar en consideración el altísimo nivel de preponderancia que la navegación marítima internacional significa para el comercio internacional, y de allí partir para dimensionar igualmente el gran nivel de influencia que esto promueve hacia la normativa marítima actual y futura, con funciones mejor definidas, de la Organización Marítima Internacional, resaltando la capacidad de evolución que mantenerse vigente implica para una organización que continúa adaptándose a la vorágine de cambios tecnológicos que el mismo avance en el tiempo supone.

## **2.7 Estructura actual de la Organización Marítima Internacional**

La Organización se compone de una Asamblea, un Consejo y cinco comisiones principales: el Comité de Seguridad Marítima, el Comité de Protección

---

<sup>19</sup> Yon Rivera, Julio Alberto, Revista Enfoque Portuario NO. 15, abril 2009.

del Medio Marino, el Comité Jurídico, el de Cooperación Técnica y el Comité de Facilitación y varios subcomités apoyan el trabajo de los principales comités.

### **2.7.1 La Asamblea**

Este es el más alto órgano aun por encima del Consejo de Administración de La Organización. Se compone de todos los Estados miembros y se reúne una vez cada dos años en período ordinario de sesiones, pero también puede celebrar una reunión extraordinaria si es necesario. La Asamblea es responsable de aprobar el programa de trabajo, la votación del presupuesto y se determina el régimen financiero de la organización. Asimismo, la asamblea elige al Consejo.

### **2.7.2 El Consejo**

El Consejo es elegido por la Asamblea para un mandato de dos años a partir después de cada período ordinario de sesiones de la asamblea. El Consejo es el órgano ejecutivo de la OMI, y es responsable, en virtud de la asamblea, para supervisar el trabajo de la Organización. Entre las sesiones de la asamblea el consejo realice todas las funciones de la asamblea, a excepción de la función de hacer recomendaciones a los gobiernos sobre la seguridad marítima y prevención de la contaminación que está reservado para la asamblea por el artículo 15 (j) de la convención; otras funciones del consejo son los siguientes:

- (a) Coordinar las actividades de los órganos de la organización;
- (b) Considerar el proyecto de programa y presupuesto de la organización y las remitirá a la Asamblea;
- (c) Recibirá informes y propuestas de los comités y otros órganos y los presentará a la asamblea ya los Estados miembros, con las observaciones y recomendaciones pertinentes;

- (d) Nombrar al Secretario General, con sujeción a la aprobación de la Asamblea;
- (e) Celebrar acuerdos o arreglos relativos a la relación de la organización con otras organizaciones, sujeto ala aprobación de La Asamblea.

### **2.7.2.1 Los miembros del Consejo para el bienio 2008-2009**

**2.7.2.1.1 Categoría (a)** 10 Estados con los mayores intereses en la prestación de servicios de transporte marítimo internacional

China	Panamá	Noruega
Grecia	República de Corea	Estados Unidos
Italia	Federación de Rusia	
Japón	Reino Unido	

**2.7.2.1.2 Categoría (b)** 10 Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional:

Argentina	Alemania
Bangladesh	España
Brasil	Países Bajos
Canadá	España
Francia	Suecia

**2.7.2.1.3 Categoría (c)** 20 Estados que no son elegidos en virtud de (a) o (b), que tengan intereses especiales en el transporte marítimo o la navegación y cuya elección al consejo garantice la representación de todas las áreas geográficas más importantes del mundo entre los que se enumeran los siguientes:

Australia	Egipto	Malta	Arabia Saudita
Bahamas	Indonesia	México	Singapur
Chile	Jamaica	Nueva Zelandia	Sudáfrica
Chipre	Kenia	Nigeria	Tailandia
Dinamarca	Malasia		Turquía y Filipinas

### **2.7.3 El Comité de Seguridad Marítima**

El MSC es el máximo órgano técnico de La Organización. Se compone de todos los Estados miembros. Las funciones del Comité de Seguridad Marítima deben "considerar cualquier asunto en el ámbito de la organización en relación con ayudas a la navegación, la construcción y equipamiento de buques, dotación desde un punto de vista de seguridad, normas para la prevención de colisiones, manipulación de cargas peligrosas, marítimo procedimientos y requisitos de seguridad, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, investigaciones marinas de siniestros, salvamento y rescate y todos los demás asuntos que afectan directamente a la seguridad marítima".

El Comité también está obligado a proporcionar la maquinaria para el desempeño de tareas que le asigna por la OMI convenio o cualquier derecho dentro de su frente de trabajo que puede ser que le asigna el, o de cualquier instrumento internacional y aceptado por la organización. También tiene la responsabilidad de examinar y presentar recomendaciones y directrices en materia de seguridad para su posible adopción por La Asamblea. La ampliación del MSC aprueba enmiendas a los convenios como el SOLAS, e incluye a todos los Estados miembros, así como los países que son partes en los convenios como el mencionado incluso si no son Estados miembros de la OMI.



## **2.7.4 El Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (MEPC)**

El MEPC, que consiste en todos los Estados miembros, está facultado para examinar cualquier asunto en el ámbito de la organización en relación con la prevención y el control de la contaminación por los buques. En particular, se refiere a la adopción y modificación de los convenios y otras normas y medidas así como para facilitar, procurar y garantizar en todo momento su cumplimiento.

El MEPC se estableció por primera vez como un órgano subsidiario de la asamblea y elevado a rango constitucional de pleno derecho en 1985.

## **2.7.5 Los Sub-comités**

El MSC y MEPC son asistidos en su trabajo por nueve subcomités que también están abiertos a todos los Estados miembros. Se refieren a los siguientes temas:

Líquidos y gases a granel (BLG)

Transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores (DSC)

Protección contra incendios (FP)

Radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento (COMSAR)

Seguridad de la navegación (NAV)

Proyecto y equipo del buque (DE)

Estabilidad y líneas de carga y seguridad de pesqueros (SLF)

Normas de formación y guardia (STW)

Bandera de aplicación del Estado (FSI)

### **2.7.5.1 El Comité Jurídico**

El Comité Jurídico está facultado para resolver las cuestiones jurídicas en el ámbito de La Organización. El comité está integrado por todos los Estados Miembros de la OMI. Fue establecido en 1967 como un órgano subsidiario para

tratar las cuestiones jurídicas nacidas a raíz del desastre del tanquero Torrey Canyon. El Comité Jurídico también está facultado para desempeñar funciones dentro de su ámbito de aplicación que pueden ser asignados por o bajo cualquier otro instrumento internacional aceptado por la organización.

### **2.7.5.2 El Comité de Cooperación Técnica**

El Comité de Cooperación Técnica tiene la obligación de considerar cualquier asunto en el ámbito de la organización en relación con la ejecución de proyectos de cooperación técnica en la que la organización actúa como organismo de ejecución o que operan agencia de cooperación y otros asuntos relacionados con la organización de las actividades de la en el campo técnico.

El Comité de Cooperación Técnica está integrado por todos los Estados miembros de la OMI, se constituyó en 1969 como un órgano subsidiario del consejo, y se institucionalizó a través de una enmienda al Convenio de la OMI, que entró en vigor en 1984, curiosa situación pues como antes se anotó las enmiendas toman mucho tiempo en entrar en vigor, resaltando una curiosa recurrencia en la OMI.

### **2.8.5.3 El Comité de Facilitación**

El comité de facilitación se institucionalizó plenamente como un órgano autónomo de la Organización el 8 de diciembre de 2008, tras la entrada en vigor de las enmiendas de 1991 del Convenio de la OMI. Fue establecido en mayo de 1972 y se refiere a labor de la OMI en la eliminación de trámites innecesarios y el "papeleo" en el transporte marítimo internacional. La participación en el Comité de Apoyo está abierto a todos los Estados miembros de la OMI.

## **2.8 La Secretaría**

La Secretaría de la OMI consiste en el secretario general y cerca de 300 personas que se ubican en la sede oficial de la organización en Londres.

El Secretario General de la Organización es el Sr. Efthimios E. Mitropoulos, de Grecia, que fue nombrado para el cargo con efecto a partir del 1 de enero de 2004. Los titulares de la oficina han sido:

Ove Nielsen ( <i>Dinamarca</i> )	1959-1961
William Graham ( <i>Reino Unido, interino</i> )	1961-1963
Roullier Jean ( <i>Francia</i> )	1964-1967
Goad Colin ( <i>Reino Unido</i> )	1968-1973
Chandrika Prasad Srivastava ( <i>India</i> )	1974-1989
William A. O'Neil ( <i>Canadá</i> )	1990-2003
Efthimios E. Mitropoulos ( <i>Grecia</i> )	2004 -

## **2.9 Presupuesto de la Organización para los años 2010-2011**

La Asamblea de la OMI en noviembre de 2009 aprobó la organización de presupuesto para el próximo bienio, accediendo a un crédito total de £ 61,151,200, que incluye un crédito de £ 30,290,900 para 2010 y un crédito de £ 30,860,300 para el 2011. Las contribuciones al presupuesto de la OMI se basan en una fórmula que es diferente de la utilizada en otros organismos de las Naciones Unidas: la cantidad pagada por cada Estado miembro depende en primer lugar el tonelaje de su flota mercante.

Los diez principales contribuyentes para el año 2010 acorde a las evaluaciones respectivas y sus resultados son los siguientes. (Las cifras indican la cantidad a pagar libras esterlinas y como porcentaje de las cuotas totales.

<b>Pais</b>	<b>£ Esterlinas</b>	<b>Porcentaje</b>
Panamá	5,3 millones	19.3
Liberia	2,5 millones	8.8
Bahamas	1,4 millones	4.9
Islas Marshall	1,3 millones	4.8
Reino Unido	1,3 millones	4.8
Grecia	1,2 millones	4.3
Singapur	1,1 millones	4.1
Malta	0,97 millones	3.5
Japón	0,94 millones	3.4
China	0,91 millones	3.3

Fuente: [www.imo.org/aboutimo/](http://www.imo.org/aboutimo/) Traducción Libre del autor.

## Capítulo III

### 3.1 El aporte e influencia de la OMI en la navegación marítima mundial

Acorde con los niveles consistentes de movimiento de carga internacional por la vía marítima en la actualidad y con proyecciones siempre hacia el alza en éste rubro a futuro, se hace necesario realizar un dimensionamiento objetivo de los alcances que tiene la Organización Marítima Internacional en el mismo y como su reglamentación ha logrado penetrar en un número importante de países de tal manera que el 97% de los puertos del mundo están afectados a sus normativas, tratados y ordenanzas.

Como se apuntó en capítulos anteriores los objetivos de la organización variaron en el tiempo y se fueron concentrando primordialmente en aspectos jurídicos, de facilitación técnica, de prevención de la contaminación del medio marino y con mucha más determinación y más antecedente sobre la protección de la vida en el mar. En ese orden de ideas cabe resaltar que el tratado MARPOL que influye desde hace varias décadas en la prevención de la contaminación del mar y el tratado SOLAS (Safety of life at the sea) son hoy día los tratados surgidos del seno de la OMI que cuentan con mayor preponderancia en influencia en la navegación marítima.

Por la naturaleza de éste estudio sin embargo, centraremos nuestra atención en el último que es del cual se deriva como capítulo dedicado el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, que como dato interesante merece resaltar el hecho que es el primer instrumento jurídico emitido por la OMI que va más allá de aspectos puramente de navegación y tiene influencia y preponderancia en la interface buque puerto, algo que nunca antes había alcanzado un instrumento de la OMI, ya que sus instrumentos jurídicos se han limitado a reglamentar aspectos de navegación, transporte y navegación sin llegar a influir en las instalaciones portuarias como sucede con dicho Código, cuyo

alcance trascendió ese umbral para colocarse en una posición fuera de lo común para los estándares conocidos con anterioridad para éstas normativas.

### **3.2 Antecedentes del Convenio SOLAS, 1974**

#### **Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar, 1974**

El Convenio SOLAS, es en la actualidad el más importante instrumento internacional en materia de seguridad marítima, a la vez se constituye como uno de los más antiguos y su primera versión data del 20 de enero de 1,914 mediante una conferencia que se realizó en Londres, Inglaterra, posterior al hundimiento del Titanic, dos años antes de su redacción, por lo que su nombre se derivó de dicha tragedia hacia la salvaguarda de la vida humana en el mar, tomando en consideración el auge en esa época del transporte marítimo de pasajeros.

En el Convenio SOLAS se han reglamentado desde sus inicios diversas problemáticas entre las que se pueden enumerar por ejemplo: seguridad de la navegación, construcción de buques, radiotelegrafía, dispositivos de salvamento y prevención de incendios.

Hoy día pueden señalarse como precedentes al actual 4 convenios SOLAS iniciando con la versión de 1914, la segunda adoptada en 1929 entrando en vigencia 4 años después en 1933, el tercero se acordó en 1948, con vigencia en 1952 y el cuarto ya bajo el auspicio de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, en 1960, con vigencia en 1965.

La versión actual del SOLAS, data de 1974, año de su aprobación y su vigencia inició en 1980.

Cabe hacer una breve reseña de la evolución del SOLAS en el tiempo y las más importantes enmiendas y cambios que ha experimentado dicho tratado hasta llegar a la actualidad con uno de sus últimos alcances e influencia que como se

apuntó anteriormente alcanza un trecho operativo más allá de la navegación introduciendo reglas de observancia general por sus signatarios en la protección de sus instalaciones portuarias inclusive.

### **3.2.1 Evolución del SOLAS desde 1914 hasta la actualidad**

Inicialmente el SOLAS procuró la salvaguarda de la vida humana en el mar derivado que para inicios del siglo XX, solo de datos Gran Bretaña se manejaba una estadística de entre 700 a 800 víctimas de accidentes en buques. En la primera conferencia de Londres, en 1914, se reunieron representantes de 13 países con resultados enfocados principalmente hacia seguridad de la navegación de buques mercantes, provisión de estancos resistentes al fuego y extinción de incendios en buques de pasajeros, instalación de equipos de radiotelegrafía, y vigilancia de hielos en el Atlántico Norte.

La vigencia de dicho tratado había sido programada para 1915, sin embargo por el inicio de la primera guerra mundial, no fue posible, sin embargo sus propuestas no fueron obviadas y diversas naciones por iniciativa las pusieron en práctica. La siguiente revisión se realizó en 1927, con vigencia en 1933, en la cual 18 países participaron y a pesar que se basó en la versión anterior se agregaron disposiciones relativas al abordaje, denominadas, Reglamento de Abordajes.

Para el año 1948, habían surgido adelantos que hacían el anterior convenio obsoleto y apartado de una nueva realidad, lo que motivó una nueva conferencia con otro convenio como resultado un convenio de mayor alcance, más detallado y enfocado ahora a una gama más amplia de buques, introduciendo cuestiones de compartimentado, estabilidad, servicios esenciales de emergencia, protección estructural contra incendios, y por primera vez se introdujo la figura de un certificado internacional de seguridad para buques cuyo arqueado bruto fuera igual o superior a 500 toneladas métricas.

En ésta conferencia se destacó la importancia que estaban tomando para la navegación en general los buques de carga en relación a los de pasaje por la creciente influencia de la aviación para el transporte de pasajeros. Se actualizaron medidas antes tomadas relativas a observación de hielos y Reglamento de Abordajes de la versión anterior.

Otra característica interesante es el establecimiento de normas de control y manejo de cargas peligrosas por la vía marítima incluido el transporte de grano y explosivos. En referencia a las telecomunicaciones el apareamiento de la radiotelefonía necesitó un capítulo aparte en conjunto con la radiotelegrafía.

El año 1948 fue de trascendental importancia en el sentido que también se adoptó el Convenio constitutivo de la OCMI, bajo los auspicios de la Organización de Naciones Unidas.

Esta concordancia temporal fue apoyo interesante a las normativas ya existentes en virtud que surgía un ente internacional permanente que tendría la competencia para aprobar legislación relacionada a la seguridad marítima, sin embargo por la ya consabida tardanza en su vigencia para 1960, en lugar de enmendar el existente acuerdo se optó por la adopción de un acuerdo completamente nuevo.

### **3.2.2 Convenio SOLAS 1960 y sus enmiendas**

En 1960 se celebró con delegados de 55 países la primera conferencia auspiciada por la OCMI, misma que por el acelerado cambio en la realidad de la navegación introdujo una serie de cambios y mejoras en el nuevo convenio. Entre ellas pueden mencionarse por ejemplo, certificados de buques de carga de arqueado igual o mayor a 300 toneladas, medidas referentes a fuentes de energía eléctrica en los buques, lo referente a radiocomunicación fue revisado una vez más y se enfatizó en el uso de lanchas salvavidas. Se revisaron reglas de construcción y prevención de incendios e incluso prescripciones aplicables a buques nucleares, previendo que podían adquirir importancia en el futuro próximo.



El Reglamento de Abordajes pasó a constituirse como un anexo del convenio. Un total de 56 resoluciones fueron aprobadas muchas de las cuales se enfocaban en guiar los objetivos de la OCMI hacia la realización de estudios y recopilación y distribución de información técnica. En éste convenio se estipuló la necesidad de la elaboración de un Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG).

La Conferencia de Seguridad Marítima de 1960 dio en gran medida puntos de referencia que continuarían en el tiempo dando la guía hacia el énfasis de la OCMI en sus actuaciones. El convenio de 1960, entro en vigencia en 1965 y periódicamente evolucionó por medio de enmiendas que a continuación se enumeran:

1966: Enmiendas referentes a medidas de seguridad contra incendios en buques de pasaje (Capítulo II).

1967: Enmiendas de medidas de seguridad contra incendios y dispositivos de salvamento en buques tanque y de carga, radiotelefonía en VHF (Very High Frequency) para zonas de más tráfico, innovaciones de carácter innovador, transformación y equipamiento de buques.

1968: Prescripciones relativos a aparatos náuticos, piloto automático y publicaciones que deben acompañar a los buques.

1969: Enmiendas relativas a equipo bomberos, especificación de aros salvavidas, chalecos, instalaciones radioeléctricas y aparatos náuticos de a bordo.

1971: Enmiendas referentes a tráfico marítimo, telecomunicaciones de radiotelefonía y radiotelegrafía en específico.

1973: Reglamentación de dispositivos de salvamento, servicios de escucha radiotelegráfica, escalas de práctico y escalas mecánicas. La revisión completa del transporte de grano se considera como la más importante de ésta última revisión previa a la versión del SOLAS hoy vigente.

Sin embargo el hecho que las enmiendas entraran en vigencia un año posterior a su ratificación por dos tercios de los Estados contratantes del convenio matriz, marcaría el fracaso del procedimiento de enmiendas y la imposibilidad de mantener el SOLAS acorde con los adelantos técnicos en la navegación marítima. Ya que esas dos terceras partes se habían hecho considerablemente más grandes en la medida que se adherían nuevos miembros a la organización que constituyó un crecimiento ininterrumpido en la década de 1960, lo que supuso que al llegar a conseguir la ratificación necesaria, el desfase de las enmiendas era más total. Basados en la experiencia anterior se decidió cambiar el procedimiento de enmiendas y optar por un nuevo convenio SOLAS en 1974, que es hoy día el instrumento más importante en materia de seguridad marítima surgido de la OMI.

### **3.2.3 Convenio SOLAS 1974 y su mecanismo de enmiendas**

Éste convenio es el resultado de la Conferencia de Seguridad Marítima de 1974, realizada en Londres del 21 de octubre al 1 de noviembre de 1974, con 71 países participantes. Su importancia estriba en la improbabilidad que éste convenio sea sustituido por otro en virtud que en el Capítulo VII del mismo se estipuló un nuevo procedimiento tácito de enmienda que implica que los Estados contratantes aceptarán de manera tácita las enmiendas al mismo, con la posibilidad de presentar cualquier objeción que consideren pertinente a las enmiendas nuevas, lo que vino a cambiar de forma radical la forma de aceptación de enmiendas haciéndolas más eficientes en términos de tiempo de aplicación ya que se había invertido el procedimiento.

El artículo 8, determina que las enmiendas a los capítulos II y VIII, del anexo (que cobija las disposiciones técnicas), se considerarán aceptadas en un plazo de dos años posterior a su aprobación, salvo disposición en contrario que refiera un plazo diferente. O en su caso se declinarán por el rechazo de un 50% de los países que en conjunto representen el tonelaje bruto de la flota mercante

mundial, o por al menos un tercio de los Estados contratantes en un plazo especificado.

Hoy día el procedimiento de aceptación tácita anteriormente descrito, constituye el método más eficaz para asegurar la entrada en vigor de enmiendas al anexo técnico del convenio y es utilizado invariablemente.

Acorde con lo dispuesto por el Comité de Seguridad Marítima en mayo de 1991, las enmiendas solo entrarán en vigencia una vez cada 4 años, teniendo como fecha normal el 1 de julio, sin embargo, en circunstancias excepcionales la OMI, podrá aprobar enmiendas en intervalos más cortos en circunstancias que por su importancia así lo ameriten.<sup>20</sup>

### **3.2.4 La Estructura del SOLAS 74 hoy**

#### **3.2.4.1 - Disposiciones técnicas**

La estructura del Convenio SOLAS hoy día se centra entre otros aspectos en la especificación de normas mínimas para la construcción, equipamiento y explotación de buques, procurando siempre la seguridad, en ese sentido y derivado del SOLAS existe un listado que enumera todos los documentos que un buque debe acompañar para poder realizar sus travesías.

Establece procedimientos denominados puerto control, que permiten a los Estados Contratantes la inspección de buques que puedan dar visos fundados de no cumplir con los requerimientos mínimos de la convención. El Convenio incluye, artículos de obligaciones de observancia general, procedimientos de enmienda y un anexo dividido en 12 capítulos que se enumerarán brevemente a fin de lograr su comprensión en términos generales, en virtud que en el mismo es que encuadra el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias y cuya aplicación en Guatemala es el tema primordial en éste documento.

---

<sup>20</sup> [http://www.imo.org/includes/blast\\_bindoc.asp?doc\\_id=1055&format=PDF](http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=1055&format=PDF)

### **3.2.4.2 Capítulo I -Disposiciones generales**

En ésta parte del Convenio se incluyen normas relativas a distintos tipos de buques y la expedición de documentos que certifican el cumplimiento del buque de los requisitos de la convención así como disposiciones de control en los puertos de otros gobiernos.

### **3.2.4.3 Capítulo II-1 Construcción, subdivisión, estabilidad, maquinaria e instalaciones eléctricas**

En éste capítulo se procura normar el diseño e ingeniería que permitirá a un buque mantenerse a flote y estable aún con averías en su casco, establece medios de bombeo y requisitos de estabilidad para distintos tipos de buques, requisitos del aparato de gobierno del buque y garantías de servicios esenciales y situaciones de emergencia.

### **3.2.4.4 Capítulo II-2 Protección contra incendios, detección y extinción de incendios**

Refiere detalladamente medidas de seguridad contra incendios, en todo tipo de buques, incluidos los petroleros, con principios de división vertical de las naves, separación de alojamientos, uso restringido de materiales combustibles y detección de incendios en su zona de origen, protección de medios de evacuación y accesos para el combate de incendios y reducción al mínimo de vapores de carga inflamable.

### **3.2.4.5 Capítulo III –Dispositivos de salvamento de vida**

Centra su atención en requerimientos de botes salvavidas, botes de rescate y chalecos, según el tipo de buque, procurando cumplir con los requisitos técnicos solicitados por el Organismo Internacional de Dispositivos de Salvamento. (Códigos IDS y LSA)

#### **3.2.4.6 Capítulo IV- Radiocomunicaciones**

Norma la obligatoriedad para buques arriba de 300 toneladas de arqueo de portar aparatos destinados a mejorar sus posibilidades de rescate en situaciones de emergencia, incluidos posiciones satelitales, traspondedores y equipos de localización, incorpora también reglamentación mundial de seguridad y socorro marítimos, estrecha la relación con el Reglamento de radiocomunicaciones de la Unión internacional de telecomunicaciones.

#### **3.2.4.7 Capítulo V – Seguridad en la navegación**

Aplica normas de observancia general para todo tipo de embarcaciones, en todos sus viajes, incluyendo temas como servicios meteorológicos, vigilancia de hielos, organización de tráfico de buques, servicios de rescate, obligatoriedad de asistencia a personas en peligro y garantía de seguridad en los buques. Para determinados buques, hace obligatorio el uso de aparatos de transporte de datos de viaje y sistemas automáticos de identificación de los buques.

#### **3.2.4.8 Capítulo VI – Transporte de cargas**

Aplica normativas de transporte a todo tipo de cargas, exceptuando los gases y líquidos a granel, que debido a sus riesgos requieren precauciones mayores, incluye regulaciones de estiba y sujeción para unidades de carga como contenedores por ejemplo.

Obliga al cumplimiento del Código internacional de transporte de granos, para los buques a que el mismo aplique.

#### **3.2.4.9 Capítulo VII -Transporte de mercancías peligrosas**

Se divide en 3 partes, aplicables a mercancías solidas a granel, construcción y equipamiento de naves destinadas a estos rubros y aplicación del Código IMDG o Código Marítimo de Mercancías Peligrosas.

## Capítulo IV

### 4.1 El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias

El Código PBIP, como también se le conoce, es un instrumento puesto en vigor en julio de 2004 por la Organización Marítima Internacional, con el fin de establecer un marco normativo en el ámbito marítimo internacional y de cooperación, cuyo fin es adoptar medidas de detección de amenazas tanto a los buques como a las instalaciones portuarias y la prevención de las mismas.

En la 22ª asamblea de la OMI, celebrada en noviembre de 2001, y con los recientes atentados acaecidos Estados Unidos el 11 de septiembre de ese mismo año; se acordó por unanimidad la necesidad de elaborar nuevas medidas encaminadas a legislar la protección de buques e instalaciones portuarias, éstas medidas serían adoptadas en lo que se denominó Conferencia de los Gobiernos Contratantes del (GGCC) del SOLAS (Conferencia diplomática sobre protección marítima), en diciembre de 2002, con el nombre de Código Internacional para la protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias o Código PBIP, también conocido como Código ISPS (por sus siglas en inglés).

El Código PBIP tiene como principal característica en su aplicación y puesta en vigor el hecho que es fue la primera vez que la Organización Marítima Internacional crea una normativa que afecta a las instalaciones portuarias de los países signatarios, aunque solo en la interfaz buque-puerto, trascendiendo así el ámbito de la navegación, llegando su influencia hasta la instalación Portuaria.

Con el hecho que estas medidas, disposiciones y normativas puedan suponer una carga para algunos de los gobiernos, en la medida que enfocan de forma diferente y más estricta la seguridad del sector marítimo internacional, se reconoció igualmente la importancia de llevar a cabo medidas y acciones de cooperación en el nivel técnico para la mejor implantación de las mismas acorde con lo que el Código establece en sus parte A (de carácter obligatorio).

### **4.1.1 Estructura del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias**

El Código esta estructurado en dos partes, la primera, se refiere con especificidad a todo lo que se considera como obligatorio y cuya aplicación no puede desde ningún punto de vista obviarse o aplicarse de forma laxativa.

Y la segunda parte que se refiere a las medidas de carácter orientativo del Código.

El ámbito de aplicación del Código implica:

- Buques dedicados a viajes internacionales.
- Unidades móviles de perforación submarina en alta mar.
- Instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques y unidades.

### **4.1.2. Contenidos mandatorios y recomendaciones**

Las modificaciones al SOLAS y la parte “A” del PBIP, contienen medidas de aplicación mandatorias u obligatorias, mientras en la parte “B” como se expuso anteriormente se incluyen únicamente recomendaciones. Todas las medidas van enfocadas a su aplicación por buques cargueros de más de 500 Toneladas de arqueo bruto, plataformas petroleras e instalaciones portuarias, definidas como tal los puntos de servicio donde ocurre la interfaz buque-puerto, que es básicamente el punto de aplicación más álgido del Código.

Entre las disposiciones mandatorias se incluye la obligación de identificar a los buques de forma permanente, relacionada con un sistema de identificación automática o SIA y el establecimiento de un sistema de alerta de seguridad, cuyo funcionamiento dependa de cualquier acción hostil contra el buque.

También se dispone la emisión de un documento de registro de la historia de cada buque denominado “Continuous Synopsis Record” o CSR. Dentro de estas

disposiciones se ubica también la adopción de los siguientes niveles de protección.

## Niveles de protección

En Puerto Quetzal se aplican en concordancia con lo establecido en el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias tres niveles de protección marítima. Dichos niveles fueron concebidos con la finalidad de implementar medidas preventivas adecuadas contra los sucesos que afecten la protección marítima. Niveles más altos indican un mayor riesgo de que ocurran tales sucesos.

1	Nivel de Protección 1 (Normal):	El nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.
2	Nivel de Protección 2 (Reforzado):	El nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.
3	Nivel de Protección 3 (Excepcional):	El nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

Para la puesta en ejercicio de éstas medidas de carácter obligatorio, debe designarse personal con cargos específicos como los oficiales de protección de buque, de empresa y de instalaciones portuarias, cuyas atribuciones corresponden también a la preparación de las medidas y planes de contingencia que tomen en cuenta las evaluaciones de riesgos tanto a las naves como a las instalaciones portuarias. Así mismo corresponde también a éste personal la emisión de un certificado de seguridad del buque y la supervisión y entrenamiento del resto del personal que participa en las operaciones portuarias y del buque en su caso. En la



parte “A” del Código se establecen claramente las responsabilidades y obligaciones de los distintos actores, entre los que se cuentan:

- a) Los Estados miembros
- b) Las compañías navieras
- c) Capitanes de los buques sujetos al Código, y
- d) Las instalaciones portuarias.

#### **4.1.3 El Plan de Protección de la Instalación Portuaria**

Para cada instalación portuaria de cada país signatario de ésta normativa se elaborará y mantendrá, basándose en una evaluación previa, un plan de la protección de la instalación portuaria adecuado para la interfaz buque-puerto, el plan comprenderá los tres niveles de protección definidos en el Código PBIP.

El plan de protección de la instalación portuaria deberá ser aprobado por el gobierno contratante del SOLAS, en cuyo territorio se ubique dicha instalación.

Dicho plan tendrá como norma, tomar en consideración todo lo dispuesto en la parte “B” del Código PBIP o parte orientativa, deberá redactarse en el idioma de trabajo de la instalación portuaria y tomará como medidas mínimas las siguientes<sup>21</sup>:

1. “Medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo de un buque o en la instalación portuaria armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos cuyo transporte no esté autorizado.
2. Medidas destinadas a prevenir el acceso no autorizado a la instalación portuaria, a los buques amarrados en ella y a las zonas restringidas de la instalación portuaria.

---

<sup>21</sup> SOLAS/CONF.5/34, ANEXO 1, Código PBIP, versión en Español, OMI, 2001 Pág. 22.

3. 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 de la instalación portuaria o de la interfaz buque-puerto.
4. Procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que dé, en el nivel de protección 3, el gobierno contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria.
5. Procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de medidas de protección.
6. Tareas del personal de la instalación portuaria al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de la instalación portuaria en relación con la protección.
7. Procedimientos para la interfaz con las actividades de protección del buque.
8. Procedimientos para la revisión periódica del plan y su actualización.
9. Procedimientos para informar de los sucesos que afecten la protección marítima.
10. Identificación del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, con sus datos de contacto para las 24 horas del día.
11. Medidas para garantizar la protección de la información contenida en el plan.
12. Medidas para garantizar la protección eficaz de la carga y del equipo para la manipulación de la carga en la instalación portuaria.
13. Procedimientos para verificar el plan de protección de la instalación portuaria.
14. Procedimientos para la respuesta en caso de activación del sistema de alerta de protección de un buque en la instalación portuaria; y
15. Procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes del buque,

incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente en el mar y los sindicatos”.<sup>22</sup>

Cabe mencionar también que el personal que realice las auditorías internas de las actividades de protección o evalúe su implantación será independiente de las actividades a ser verificadas a menos que esto no sea posible por el tamaño o naturaleza de la instalación a verificar. Los planes de protección de puerto e instalaciones portuarias podrán combinarse o formar parte uno del otro.

Los cambios a realizarse en los planes de protección de la instalación portuaria podrán ser determinados y aprobados por el gobierno contratante donde la instalación objeto del cambio se ubique. El plan de protección de la instalación portuaria podrá mantenerse en formato electrónico con la salvedad de que se encuentre protegido contra alteraciones y destrucción física o de los datos en él contenidos. El plan deberá protegerse también contra accesos o divulgación no autorizados. El gobierno contratante podrá también autorizar que el plan de protección sea de aplicación en más de una instalación portuaria, cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Todo gobierno contratante que autorice tales disposiciones deberá comunicarlo con todos sus pormenores a la Organización Marítima Internacional.

El plan de protección de la instalación portuaria PPIP está a cargo del oficial de protección de la instalación portuaria OPIP, quien es en última instancia el responsable de que las tareas de protección se realicen adecuadamente. Las circunstancias especiales de cada instalación portuaria tendrán una enorme incidencia en el plan de protección de la misma. En la evaluación previa sin embargo, dichas deberán estar plenamente identificadas, procurando la anulación o reducción al mínimo de fallos de protección y consecuencias de los riesgos posibles o detectados.

---

<sup>22</sup> Idem.

Todo plan de protección de instalación portuaria deberá exponer en detalle:

- a) La organización de la protección de la instalación portuaria.
- b) Los enlaces de la instalación portuaria con otras autoridades competentes en materia de seguridad.
- c) La configuración de los sistemas de comunicación y su eficaz funcionamiento, así como los enlaces de comunicación con los buques atracados.
- d) Medidas de protección física y operativa adoptadas en el nivel 1, y consideradas como permanentes.
- e) Incluirá el calendario periódico de revisiones y posibles enmiendas en función de experiencias previas o cambios en las circunstancias de la instalación portuaria.
- f) Los procedimientos de notificación pertinentes con los puntos de contacto con los gobiernos contratantes.

La aprobación de los PPIP, deben ser aprobados por el gobierno contratante en cuyo territorio se ubique la misma, en cuya responsabilidad recae también la elaboración de medidas de evaluación de la eficacia de dichos planes y cuenta con la autoridad para exigir la enmienda en un apartado determinado, así como verificar que se contemplen medidas de archivo y registro de todo suceso que pueda amenazar la integridad de la instalación protegida, en ese mismo orden de ideas calendarizará revisiones y auditorías, prácticas y ejercicios que procuren la eficiencia del plan de protección.

El plan y su implantación efectiva deben realizarse en un plazo razonable y deben esquematizar un cronograma conforme el cual se programe la implantación particular para cada medida de protección que se determine, informando de cualquier retraso al gobierno contratante, instaurando medidas temporales que satisfagan el fin de la medida retrasada.

El uso de armas y sus condiciones o limitantes deberán ser establecidas por el gobierno contratante cuando por la necesidad de protección se considere

necesario su uso, en ese sentido el plan de protección deberá contener apartados que en específico toquen el tema a profundidad y su aplicación en casos de buques o áreas de almacenaje de mercancías peligrosas o potencialmente peligrosas.

#### **4.1.3.1 Organización y ejecución de tareas de protección dentro de la instalación portuaria.**

En todos los niveles de protección se incluirán una serie de elementos entre los que se cuentan, la función y estructura de la organización de la instalación portuaria, orientando las tareas y responsabilidades del personal involucrado, enlaces de la instalación con otras entidades, sistemas de comunicación y procedimientos para garantizar las mismas, salvaguarda de documentos confidenciales, evaluaciones de eficacia de medidas de protección, procedimientos para la presentación de informes, procedimientos de manipulación de carga, entrega de provisiones a los buques, medios de alerta y contacto de patrullas marítimas, equipos de búsqueda, expertos en búsqueda de explosivos y búsquedas submarinas, para obtener sus servicios.

Así mismo todos los procedimientos de ayuda para confirmar identidades de personas que deseen abordar a los buques cuando se solicita y los procedimientos para facilitar permisos de tierra marinos o pasajeros de un buque.

#### **4.1.3.2 Áreas afectas al plan de protección de la instalación portuaria**

Las áreas que el plan de protección a la instalación portuaria contempla dentro de sus prioridades son: los accesos, las zonas consideradas como restringidas, las áreas de manipulación de carga, el área y procedimientos de entrega de provisiones a los buques, los equipajes no acompañados y las medidas de vigilancia y protección de la instalación portuaria.

#### **4.1.3.3 Accesos a la instalación portuaria**

Todo PPIP, incluye y delimita los lugares cuyo acceso se restringe o prohíbe según el caso, especificando los medios a imponer para garantizar la observancia, acorde con cada uno de los niveles de protección deberá igualmente especificarse los medios de identificación que autorizarán los accesos tanto para personal permanente, temporal o visitantes.

Quien no desee o no pueda comprobar su identidad obtendrá automáticamente la denegación del acceso, así como quienes no puedan demostrar o confirmar el propósito de su visita, conllevando la respectiva notificación del suceso al oficial de protección de la instalación portuaria, así como a las autoridades nacionales o locales dentro de la esfera de protección.

Los lugares designados a registros de vehículos, personas y efectos personales deben estar señalados dentro del plan de protección, mismos que por reglan deben estar habilitados y cubiertos para su funcionamiento continuo en cualquier condición meteorológica. Los controles de acceso pueden ser aplicados al azar o de forma estructurada acorde con lo que el PPIP lo estipule.

#### **4.1.3.4 Zonas restringidas dentro de la instalación portuaria**

La finalidad que se persigue al restringir accesos a ciertas zonas dentro de la instalación portuaria es básicamente la protección de pasajeros, personal del buque y de la instalación portuaria, proteger la instalación portuaria y los buques usuarios de la misma, procurar la protección de lugares y zonas vulnerables de la instalación portuaria y evitar la manipulación indebida de cargas y provisiones de buques.

Dentro del PPIP se procurará la garantía de zonas restringidas aplicando a las mismas medidas detalladamente definidas con el fin de controlar el acceso de las personas, movimiento vehicular, movimiento y almacenamiento de carga y provisiones así como efectos y equipajes no acompañados.

Acorde con la reglamentación a observar todas las zonas de acceso restringido deben estar claramente marcadas, indicando violaciones de normas de protección, si se utilizan dispositivos automatizados, los mismos deberán alertar a un centro de control en capacidad de responder posterior a la activación de la alarma.

Se consideran zonas restringidas las zonas de tierra y aguas contiguas al buque, áreas de embarque, desembarque y almacenamiento de carga y provisiones, de espera y tramitación de personal de buque y pasajeros, incluidos los puntos de registro, lugares de archivo de información confidencial, salas de control y ordenación de tráfico marítimo, edificios de control de puerto (incluidas, salas de control de los sistemas de protección y vigilancia), zonas en que se almacene o sitúe equipo de protección y vigilancia, instalaciones radioeléctricas, telecomunicaciones, electricidad, agua y servicios públicos, al igual que lugares que por sus características ameriten la restricción de su acceso. Pudiendo ampliar dichas medidas hacia estructuras externas desde donde sea posible observar la instalación portuaria.

#### **4.1.3.5 Escalamiento de niveles de protección a la instalación portuaria**

Las medidas de protección a la instalación portuaria variarán acorde con los diferentes niveles de la siguiente forma:

##### **4.1.3.5.1 Nivel de protección 1**

En éste nivel de protección se aplicarán medidas consideradas permanentes incluirán instalación de barreras rodeando las zonas restringidas, el establecimiento de puntos de acceso controlados por guardias factibles de cerrarse en caso de falta de uso, expedición de pases o gafetes visibles, identificación de vehículos autorizados a circular en zonas restringidas, organización de guardias y patrullas así como instalación de sistemas de

detección automática de intrusos al igual que el debido control de naves no autorizadas a las aguas de adyacencia a los buques atracados.

#### **4.1.3.5.2 Nivel de protección 2**

Los planes de protección a instalaciones portuarias incrementan en éste nivel la frecuencia e intensidad de vigilancia, el control de acceso a zonas restringidas al igual que el reforzamiento de eficacia de barreras, reducción de puntos de acceso a zonas restringidas, aumento de control en zonas restringidas y de adyacencia, utilización de vigilancia continua y con dispositivos de grabación, aumento en número y frecuencia de patrullas y la prohibición de acceso de naves no autorizadas a las aguas adyacentes a los buques en la instalación portuaria.

#### **4.1.3.5.3 Nivel de protección 3**

En éste nivel de protección se debe procurar un cumplimiento estricto a las instrucciones emanadas por los encargados de hacer frente al suceso que elevó el nivel de protección al máximo, el PPIP, especificará en detalle las medidas a ser adoptadas por la instalación portuaria y los buques usuarios de ésta al momento del suceso éstas medidas pueden incluir la delimitación de áreas adicionales, cuyo acceso será restringido dentro de las mismas instalaciones, teniendo como referente para determinarlas el lugar en el cual se sospeche se ubica la amenaza para la protección, prohibiendo el acceso al mismo, y como segundo paso, se preparará y ejecutara un registro total o parcial de la instalación portuaria acorde con las circunstancias.

#### **4.1.3.6 Manipulación de la carga, entrega de provisiones al buque y equipajes no acompañados**

Las medidas de protección en éstas afectas se centran básicamente a evitar manipulaciones indebidas, garantizar la integridad de los embalajes, evitar el acceso y almacenaje de cargas y provisiones no solicitadas o no destinadas a su transporte.



Las inspecciones a cargas, provisiones y equipajes no acompañados así como la comprobación de la naturaleza de las mismas, con el fin de verificar la coincidencia física y documental son parte fundamental de ésta apartado, medidas que pueden incluir precintos, verificación por medio de equipo especial o perros entrenados se considerarán aptas para dichos fines.

Todo esto tendrá un nivel de aumento en el nivel dos de protección y en el nivel tres se puede incluso limitar o suspender los movimientos de carga, operaciones relacionadas a ésta actividad así como la verificación de inventarios de mercancías peligrosas y potencialmente peligrosas almacenadas dentro de la instalación portuaria, así mismo utilización de rayos X, al menos desde dos ángulos, suspensión de tratamiento de equipajes no acompañados y la suspensión o prohibición de ingreso de provisiones que no abandonarán la instalación portuaria en un plazo determinado.

El registro pormenorizado de vehículos utilizado para las entregas de equipajes, carga y provisiones previo a su ingreso al puerto y su debido acompañamiento dentro de las instalaciones portuarias, así como la coordinación con personal del buque para comprobar a través de exámenes visuales y físicos que las mercancías a abordar fueron efectivamente solicitadas, autorizadas para su transporte y debidamente recibidas por el buque transportador.

#### **4.1.3.7 Vigilancia de la protección de la instalación portuaria**

El concepto de vigilancia de la instalación portuaria enfoca una idea en su más estricto sentido de forma que debe entenderse como la posibilidad de poder contar con medios de vigilancia que cubran en todo momento e incluso en oscuridad o con visibilidad limitada todos los accesos por mar y por tierra, áreas consideradas como restringidas dentro de la instalación portuaria, los buques atracados y las aguas que los circunden.

Idóneo resulta para cumplir con éste nivel de vigilancia el uso de alumbrado, guardias y patrullas peatonales en tierra y mar, así mismo, dispositivos

automatizados de detección de intrusos y equipos de vigilancia que incluyan alarmas visuales y auditivas.

En el nivel de protección uno debe observarse la instalación portuaria en general, puntos de accesos y aguas circundantes, en el nivel dos, éstas medidas deben incrementarse, iniciando con la intensidad del alumbrado, frecuencia de patrullas más intenso y aumento de personal delegado a las tareas de observación y patrullaje.

En el nivel tres, la instalación debe cumplir todas las instrucciones emanadas del oficial de protección portuaria, basado en el plan de protección en vigor, así como la coordinación y especificación de medidas tendientes a coordinar las funciones de colaboración entre los encargados de hacer frente al suceso que hubiese provocado el aumento de nivel al máximo, éstas medidas deberán incluir igualmente, la iluminación total de la instalación portuaria, la puesta en marcha de todos los dispositivos de grabación y vigilancia dentro de la instalación portuaria y sus inmediaciones y también prolongar al máximo las grabaciones del equipo de vigilancia.

Si el nivel de protección de la instalación portuaria es inferior al del buque podrá establecerse dentro del PPIP los procedimientos a seguir o aplicar, es decir que el nivel de protección de un buque no necesariamente será el mismo que el de la instalación portuaria.

## **4.2 El Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP)**

Se denomina Oficial de protección de la instalación portuaria a la persona que se designe a cumplir las tareas y responsabilidades derivadas de dicha investidura, el mismo podrá fungir como tal en más de una instalación portuaria si las necesidades así lo ameritan. Realizará la coordinación e implantación eficaces del plan de seguridad así como las prácticas y ejercicios necesarios para la protección de la instalación portuaria.

El Oficial de protección de la instalación portuaria y el personal competente para tales tareas deberán tener conocimientos formación teniendo en cuenta la parte B del Código PBIP, conocer sus responsabilidades y tener las capacidades para el desempeño de las mismas, entre los que figurarán ejercicios y prácticas en intervalos pertinentes, considerando el tipo de operación de la instalación portuaria y la rotación de personal en la misma.

El Oficial de protección portuaria garantizará la coordinación de la implantación eficaz del plan de protección y su participación en las prácticas mencionadas con antelación.

Además de las que se estipulan en otras secciones del Código las tareas y responsabilidades principales abarcan las siguientes<sup>23</sup>:

1. “Llevar a cabo una evaluación inicial completa de la instalación portuaria, tomando en consideración la oportuna evaluación de la protección de la instalación portuaria.
2. Garantizar la elaboración y el mantenimiento del plan de protección de la instalación portuaria.
3. Implantar el plan de protección de la instalación portuaria y realizar prácticas con el.
4. Realizar periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que las medidas de protección siguen siendo adecuadas.
5. Recomendar e incluir, según proceda, modificaciones en el plan de protección de la instalación portuaria a fin de subsanar deficiencias y actualizar el plan en función de los cambios que haya en la instalación portuaria.
6. Acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia entre el personal de la instalación portuaria.

---

<sup>23</sup> Idem

7. Asegurarse de que se ha impartido la formación adecuada al personal responsable de la protección de la instalación portuaria.
8. Informar a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria y llevar un registro de los mismos.
9. Coordinar la implantación del plan de protección de la instalación portuaria con los pertinentes oficiales de protección de los buques y oficiales de las compañías para la protección marítima.
10. Coordinarse con los servicios de protección necesarios.
11. Asegurarse de que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección de la instalación portuaria.
12. Garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay, y
13. Ayudar a los oficiales de protección de los buques a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo cuando se les pida.

### **4.3 Verificación y certificación de buques**

Todo buque que sea sujeto a la aplicación del Código PIPB deberá permitir las verificaciones que a continuación se enumeran:

1. Una verificación inicial antes que el buque entre en servicio o antes que se expida por primera vez el certificado internacional de protección del buque, acorde con la sección 19.2 del Código, esta verificación incluirá una revisión completa del sistema de protección de buque y de todo equipo de protección conexo al que sean aplicables las disposiciones del Código PIPB, y del plan aprobado para la protección del buque. Mediante esta verificación se garantizará que el sistema de protección de buque y el sistema de protección conexo se ajustan plenamente a los requisitos aplicables del capítulo XI-2 y la parte A del Código, verificando que todo se encuentre en estado satisfactorio y responden a las necesidades del servicio a que esta destinado el buque.

2. Una verificación de renovación a intervalos especificados por la administración, pero que no excedan de cinco años, excepto cuando sea aplicable la sección 19.3 del Código, mediante ésta verificación se garantizará que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se ajustan plenamente a los requisitos aplicables en el capítulo XI-2, de la parte A del Código y del plan de buque aprobado, se encuentran en un estado satisfactorio y responden a las necesidades del servicio a que está destinado el buque.
3. Al menos una verificación intermedia. Si solo se lleva a cabo una verificación intermedia, ésta tendrá lugar entre la segunda y tercera fecha de vencimiento anual del certificado internacional de protección de buque, misma que se refrendará en el certificado.
4. Además se deberá someter a las verificaciones adicionales que la administración decida.

No será factible realizar ningún tipo de cambios a los planes sistemas de protección de buque ni planes conexos sin el conocimiento ni autorización de la administración.

#### **4.4 Expedición del Certificado Internacional de Protección del Buque**

Una vez realizada la verificación inicial o de renovación se expedirá un Certificado internacional de protección de buque, mismo que será expedido o refrendado según sea el caso por la administración o una organización de protección reconocida en nombre de la ésta. Un gobierno contratante igualmente podrá a petición de la administración, hacer que el buque sea sometido a una verificación y, si a su juicio se cumplen las disposiciones normadas por el Código expedirá un Certificado Internacional de Protección de Buque y cuando proceda refrendará o autorizará el refrendo del certificado existente de conformidad con lo establecido en el Código.

Se remitirá una copia del mismo y del informe de verificación a la administración solicitante, el modelo del certificado se ajustará al modelo que se adjunta en el anexo de ésta investigación, si el idioma utilizado no fuera inglés, francés o español, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

La validez y duración del certificado no excederá de 5 años, (hoy día se ha reducido a 4 años) si la verificación del buque se realizara en un período menor o igual a 90 días a la fecha de expiración, el siguiente certificado no podrá exceder los 5 años tomando como base la fecha de expiración del certificado que se refrenda.

Si por el contrario la verificación se realizare con hasta 90 posterioridad a la fecha de expiración del certificado existente el nuevo certificado deberá tener una validez no mayor de 5 años desde la fecha expiración del certificado existente.

Y si la fecha de verificación excediera los 90 días el nuevo certificado deberá tener como fecha de expiración un período no mayor de 5 años desde la fecha en que se concluyó la verificación para el refrendo<sup>24</sup>.

#### **4.4.1 Invalidez de los certificados**

Acorde a lo estipulado en el Código PBIP, los certificados pierden su validez en cualquiera de los casos siguientes:

1. Si no se concluyen las verificaciones pertinentes dentro de los plazos especificados.
2. Si el certificado no se refrenda en su verificación intermedia.
3. Cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya sido explotado por esa compañía anteriormente y
4. Cuando el buque cambie de pabellón por el de otro Estado.

---

<sup>24</sup> Para otros casos sobre las fechas de validez y períodos de prórroga existen otras opciones y casos en el Código, sin embargo las mismas no se incluyeron por no considerarse de importancia para el objeto de la presente investigación.

Para efectos de lo estipulado en los numerales 3 y 4 el buque deberá transmitir lo antes posible a la nueva Administración copias del certificado que el buque llevara antes de la realización del cambio o toda la información relativa al mismo y copias de verificación disponibles.

#### **4.4.2 Certificación Provisional**

Se expedirá una certificación provisional en los siguientes casos:

1. Cuando el buque carezca de certificado en su fecha de entrega o de su entrada en servicio o de su reincorporación al servicio.
2. Cuando el buque cambie de pabellón de un gobierno contratante por el de otro gobierno contratante.
3. Cuando el buque cambie el pabellón de un Estado que no sea un gobierno contratante por el de un gobierno contratante; o
4. Cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya explotado anteriormente.

Solo se expedirá un certificado internacional de protección del buque provisional cuando la administración o una organización de protección reconocida que actúe en su nombre haya verificado que<sup>25</sup>:

1. Se ha llevado a cabo una evaluación de la protección del buque prescrita en la parte A del Código PBIP,
2. Que el buque lleva a bordo copia de un plan de protección de buque que cumple con lo prescrito en la parte A del Código PIPB, que se ha sometido a examen y aprobación y que se está implantando a bordo.
3. Se dispone a bordo de un sistema de alerta de protección del buque que cumple con las disposiciones prescritas en el Código PBIP, y si procede:
4. Que el Oficial de protección marítima se ha asegurado que:

---

<sup>25</sup> Conf/Solas/5/34, OMI, Código PIPB, versión en español, Pág. 87.

- 4.1 El plan de protección de buque ha sido examinado para verificar que cumple con lo prescrito en la parte A del Código PBIP,
- 4.2 El plan se ha sometido a aprobación
- 4.3 El plan se está implantando a bordo.
- 4.4 Se han tomado las disposiciones para llevar a cabo las verificaciones prescritas por el Código.
- 4.5 Se han habilitado los medios necesarios, incluidos los relativos a los ejercicios, prácticas y auditorías internas para cerciorarse que el buque superará con éxito la verificación prescrita en el Código en el plazo de 6 meses.
- 4.6 El Capitán, el Oficial de protección de buque y el resto del personal están familiarizados con sus tareas y responsabilidades, según se indica en la presente parte del Código, y con las disposiciones del plan de protección del buque que se lleva a bordo, y que ésta información se les ha facilitado en el idioma de trabajo del personal del buque o en un idioma que entienden; y
- 4.7 El Oficial de protección del buque cumple con los requisitos estipulados en el Código.

El período de validez será de 6 meses para cualquier certificado provisional de protección de buque, ningún gobierno podrá solicitar o expedir otro certificado consecutivo provisional de protección de buque si con ello se evadirá a criterio de la administración las obligaciones prescritas en el Código PBIP.

#### **4.5-Declaración de protección marítima**

En el momento que los gobiernos contratantes lo estimen necesario pueden cumplimentar una Declaración de protección marítima, aplicable a una instalación portuaria situada en su territorio o a un buque, ésta puede desprenderse de los resultados de una evaluación de la protección de la evaluación de la instalación portuaria indicando las razones y circunstancias en que se requerirá la DPM. Esta necesidad puede ser establecida por una administración respecto de los buques



con derecho a enarbolar su pabellón, o de los resultados de una evaluación de protección de buque y debe igualmente indicarse en el plan de protección de buque.

Es probable que la DPM se solicite únicamente en los niveles de protección altos y su principal objetivo se centrará en garantizar que el buque y la instalación portuaria u otros buques con los que realice operaciones de interfaz, lleguen a un acuerdo sobre las medidas de protección que adoptarán de conformidad con las disposiciones de sus respectivos planes de protección previamente aprobados.

Un oficial de protección de la instalación portuaria, puede también solicitar una Declaración de protección marítima antes de que se realicen operaciones de interfaz buque puerto, cuya realización se haya mencionado expresamente en la evaluación de protección de la instalación portuaria, como ejemplo pueden citarse:

- a) El Embarco de desembarco de pasajeros.
- b) Transbordo, carga y descarga de mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas.

Deberá redactarse en español, inglés o francés o en un idioma común de la instalación portuaria y al buque o buques que afectará, especificará el nivel de protección en el cual se pondrá en vigencia así como su período de tiempo y los contactos correspondientes. En los anexos de éste documento se adjunta un modelo de la Declaración de protección marítima entre buque e instalación portuaria.

#### **4.6 Evaluación de protección del buque**

Para efecto de ésta evaluación el responsable será siempre el Oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM), la evaluación será realizada bajo su coordinación a todos los buques de la compañía sujetos a las disposiciones del Código PBIP, aunque no debe ser quién realice dichas tareas de evaluación

personalmente, será en última instancia el responsable de que las mismas se realicen en apego a los legalmente estipulado.

Siempre debe aprovecharse la información provista por los puertos donde se programe escala o embarque o desembarque, considerando informes anteriores y requisitos de protección de las instalaciones portuarias con las cuales habrá interacción, tomado en consideración los siguientes aspectos.

1. Protección física.
2. Integridad estructural.
3. Sistemas de protección del personal.
4. Normas y procedimientos
5. Sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones incluidas las redes informáticas y
6. Otras zonas que al sufrir daños o ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos podrían poner en peligro a las personas, bienes o las operaciones realizadas a bordo del buque o dentro de un a instalación portuaria<sup>26</sup>.

Los encargados de realizar la evaluación deberán contar con la posibilidad de ser asesorados por expertos en áreas de conocimiento de tendencias y amenazas actuales, reconocimiento y detección de armas, sustancias o dispositivos peligrosos, reconocimiento (sin carácter discriminatorio) de personas que puedan suponer una amenaza, técnicas para eludir medidas de protección, métodos para provocar sucesos que puedan afectar la protección, efectos de explosivos acorde con el tipo de buque, ingeniería naval y conocimiento de operaciones puerto buque.

En una EPB, deben examinarse todos los puntos de acceso que se identifiquen, incluidas las cubiertas de intemperie y su posible uso por personas

---

<sup>26</sup>OMI, Código PBIP, versión en español, pág. 57.

que intenten violar las medidas de protección ya sea que sean autorizadas a utilizar dichos puntos de acceso o no.

Durante la EPB, deben evaluarse también los siguientes factores:

- a) Las zonas restringidas,
- b) Los procedimientos de respuesta ante incendios,
- c) El grado de supervisión de la tripulación del buque, pasajeros, visitantes, vendedores, técnicos de reparación, trabajadores de muelles, etc.
- d) La frecuencia y eficacia de las patrullas de protección,
- e) Los sistemas de control de acceso, incluidos los sistemas de identificación,
- f) Los sistemas y procedimientos para las comunicaciones relacionadas con la protección,
- g) Las puertas, barreras y alumbrado de seguridad y
- h) El equipo y los sistemas de protección y vigilancia si los hay.

En la EPB, deberá tomarse en consideración y examinarse las personas, actividades, operaciones, y servicios que es importante proteger entre los que se pueden mencionar:

- a) La tripulación del buque,
- b) Los pasajeros, visitantes, técnicos de reparación, personal de las instalaciones portuarias, etc.
- c) La capacidad para navegar sin riesgos y responder ante una emergencia,
- d) La carga, especialmente las mercancías peligrosas,
- e) Las provisiones del buque,
- f) Los equipos y sistemas de comunicaciones relacionadas con la protección del buque si los hay y
- g) Los equipos y sistemas de vigilancia para la protección del buque si los hay.<sup>27</sup>

Posibles amenazas a considerar en una evaluación de protección del buque:

---

<sup>27</sup> Ibidem.

- a) Daños o destrucción del buque o de una instalación portuaria mediante explosivos, incendios provocados, sabotaje o vandalismo.
- b) Secuestro o captura del buque o de las personas a bordo.
- c) Manipulación indebida de la carga, del equipo o sus sistemas esenciales y las provisiones de abordo.
- d) Acceso o usos no autorizados, incluida la presencia de polizones.
- e) Contrabando de armas de destrucción masiva.
- f) Uso indebido del buque para el transporte de quienes tengan la intención de provocar un suceso que afecte la protección marítima o su equipo.
- g) Utilización del propio buque como arma o medio destructivo.
- h) Ataques desde el mar mientras el buque esté atracado o fondeado.
- i) Ataques desde el buque en alta mar.

Puntos vulnerables de un buque:

- a) Incompatibilidad entre medidas de seguridad y de protección.
- b) Incompatibilidad entre tareas de a bordo y tareas de protección.
- c) Tareas de guardia y de dotación del buque, tomando en consideración la fatiga de la tripulación, grado de vigilancia y rendimiento.
- d) Cualquier deficiencia de la formación sobre protección que se haya detectado y
- e) Equipo y sistemas de protección incluidos los sistemas de comunicación.

#### **4.7 El plan de protección del buque**

El Plan de protección del buque variará dependiendo de las características físicas y operativas del buque al que se le aplique y sus travesías habituales, ya que en su evaluación previa se habrán determinado sus puntos vulnerables y amenazas latentes, sin embargo, acorde con el PBIP todo plan de protección de buque deberá contener:

1. Una exposición detallada de la organización de la protección del buque.

2. Una exposición detallada y clara de las relaciones del buque con la compañía, las instalaciones portuarias, otros buques, y las autoridades competentes en la esfera de protección.
3. Exponer la configuración de los sistemas de comunicación del buque.
4. Las medidas básicas de protección física y operativas,
5. Medidas adicionales para los niveles de protección 2 y 3, antes explicados.
6. Prever revisiones y auditorias periódicas del PPB y sus posibles enmiendas.
7. Exposiciones detalladas de los procedimientos de notificación a los puntos de contacto pertinentes con los gobiernos contratantes.
8. Las tareas y responsabilidades de todo el personal de a bordo.

Si por cualquier razón se delegara la preparación del plan a una organización de protección (OPR), la misma deberá ser totalmente independiente y sin nexos a otra organización que hubiere realizado el plan con anterioridad a la misma nave.

La implantación de las medidas de protección previstas en todo PPB deben ser parte importante de la verificación inicial del cumplimiento de lo prescrito en el Código PBIP, en su parte obligatoria y son requisito indispensable para la expedición del Certificado de protección del buque.

Las medidas que se apliquen como comunes en todos los niveles de protección son básicamente, las relacionadas a tareas y responsabilidades de todo el personal a bordo, procedimientos, salvaguardias y comunicaciones garantizadas en todo momento, así mismo, todos los procedimientos para evaluación de eficacia, practicas de salvaguardia de información confidencial en papel y formato electrónico, características y necesidades de mantenimiento de equipo, sistemas de vigilancia y protección, procedimientos para la presentación de informes sobre fallos de protección, inventario actualizado de las mercancías peligroso y/o potencialmente peligrosas a bordo y su segregación y ubicación.

## **4.8 Áreas afectas al plan de protección del buque**

A fin de lograr el cometido de proteger el Buque en los distintos niveles ya mencionados las áreas que se ven afectadas por el mismo comprenden en síntesis:

- a) Todos los accesos al buque incluidos amarras, cadenas de ancla, grúas y maquinaria elevadora, cada uno con su respectivo nivel de restricción o prohibición de acceso acorde con el nivel de protección definido.
- b) Zonas restringidas de abordaje cuyo objeto será impedir accesos no autorizados, proteger pasajeros, personal y entidades no autorizadas, manipulación indebida de carga, y sobre todo la protección de zonas importantes dentro del buque.
- c) Manipulación de la carga; cuyo objetivo principal será la manipulación indebida de la carga y almacenaje de cargas no destinadas a su transporte. Toda carga aceptada para su transporte deberá estar debidamente identificada.
- d) La entrega de provisiones al buque; el objeto de proteger ésta área se centra en comprobar la integridad del embalaje de las provisiones, la inspección previa de las mismas, procurar su correcta manipulación y evitar que se acepten provisiones no solicitadas.
- e) Equipaje no acompañado, procurando un examen adecuado de los mismos, incluido su registro previo a su aceptación para el transporte.

Otras medidas de protección adicionales incluyen la vigilancia que deberá contar como mínimo con alumbrado, guardias de cubierta y vigilantes, incluidas patrullas, dispositivos de detección de intrusos y equipo adecuado. En el plan de protección del buque deberán especificarse procedimientos y equipo para cada nivel de protección en cada una de las áreas afectas al mismo.

## Capítulo V

### 5 Caso de estudio: Análisis de la aplicación efectiva del Código PBIP en Puerto Quetzal, Escuintla

#### 5.1 El proceso de implementación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias en Guatemala

Acorde con la legislación guatemalteca, específicamente la Ley Orgánica del Organismo Ejecutivo, es a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, que se coordina todo lo referente a las autoridades portuarias y aeroportuarias. En tal sentido para la implantación del Código PBIP el Ministerio de Comunicaciones delegó a la Comisión Portuaria Nacional la responsabilidad de la implantación del Código PBIP en el país.

Dicha necesidad de implementación tuvo como inicial efecto la conformación de un equipo multidisciplinario en materia de seguridad, que con el aval respectivo de las instituciones involucradas acompañó el proceso, los entes gubernamentales participantes se listan a continuación:

- a) Comisión Portuaria Nacional.
- b) Coordinadora interinstitucional de seguridad.
- c) Departamento Marítimo del Ministerio de la Defensa Nacional
- d) Unidad Antibombas del Estado Mayor de la Defensa Nacional
- e) Servicio de operaciones de la Policía Nacional Civil
- f) Servicio de Desactivación de Explosivos de la PNC
- g) Jefe de Seguridad de cada instalación portuaria.
- h) Capitanía de Puerto
- i) Servicio de Análisis e Investigaciones Antinarcóticos
- j) Asesoría del personal técnico del programa de seguridad portuaria.

Las etapas que se cubrieron para llevar la implementación del Código PBIP se apegaron a la normativa expuesta en dicho instrumento legal emitido por la Organización marítima internacional se enumeran a continuación:

- 1) Evaluación de la protección de las instalaciones portuarias. EIP
- 2) Reconocimiento del oficial de protección de la instalación portuaria OPIP.
- 3) Orientación para elaborar el Plan de Protección de la Instalación Portuaria, PPIP.
- 4) Constatación de construcción e infraestructura e instalación de equipo de protección.
- 5) Aprobación del Plan de Protección de la Instalación Portuaria.
- 6) Auditoría de procesos para garantizar continuamente el Código PBIP. APIP.

Siguiendo éstos pasos y procesos se logró la certificación en Guatemala de los 3 principales puertos, (siete terminales especializadas en Puerto Quetzal) y la mayoría de las empresas que operan servicios en las instalaciones portuarias. Una vez realizado el proceso de implementación se realizaron visitas de auditoría y comprobación con el fin de otorgar las Declaraciones de cumplimiento con lo que se procedió a notificar a la Organización Marítima Internacional de forma oficial el cumplimiento en Guatemala del Código PBIP, este proceso finalizó en el mes de julio del año 2004.

Cabe señalar que éste proceso tuvo una inversión de recursos materiales, humanos y económicos de trascendencia para que Guatemala contara con el debido cumplimiento en el proceso de certificación.



## 5.2 Riesgos y amenazas en una instalación portuaria

Como forma introductoria al tema debemos entender que el nivel de actividad que se desarrolla en una instalación portuaria como el movimiento de personas, maquinaria, vehículos, equipos especiales, grúas, que transportan y mueven mercaderías desde y hacia los buques, de modo que ese nivel de actividad deriva en riesgos.

La prevención de tales riesgos estriba entonces en evitarlos ya sean éstos hacia las personas o hacia los equipos, el ambiente o la carga misma. Es ahí donde entra en discusión el tema riesgo, el cual debemos entender para éste contexto como “la posibilidad de que se concrete un daño que atente contra la seguridad de las personas, instalaciones, ambiente, cargas o las operaciones, es el conjunto de situaciones que constituyen un peligro para el funcionamiento normal y que pueden ser de origen natural o provenientes del hombre”<sup>28</sup>.

La otra definición de riesgo a considerar es la referente a aspectos de protección a nivel del comercio internacional por la vía marítima, ya sean éstos artificiales (no considerando los naturales como huracanes, maremotos, mal tiempo etc.)

En ese orden de ideas se considera riesgo por ejemplo lo siguiente:

- a) Que un buque o instalación portuaria sea objeto un atentado.
- b) Que un buque o instalación portuaria sea objeto de robo.
- c) Que un buque sea objeto de robo a mano armada o piratería.
- d) Que los contenedores y la carga en general sean utilizados ilícitamente para el comercio de armas, químicos peligrosos o drogas.
- e) Que los buques y la instalación portuaria sean utilizados para el tráfico de polizones.
- f) Que se tome por la fuerza el control de un buque o una instalación portuaria.

---

<sup>28</sup> Módulo 01 de Capacitación, Comisión Portuaria Nacional, Pág. 15.

En términos generales debe considerarse la posibilidad que la totalidad de un buque o la instalación portuaria sean utilizados para introducir o producir cualquier daño significativo a un país.

Desde dicho enfoque entramos a definir otro nivel de riesgo y nos acercamos al tema de protección, diremos entonces que “Riesgo es: el conjunto de amenazas y vulnerabilidades a que está afecta una instalación portuaria o buque, que pueden provocar daños a todos o algunos de los siguientes elementos:

- a) Las personas
- b) Las instalaciones
- c) Equipos
- d) Mercaderías
- e) El ambiente o
- f) Las operaciones que ahí se desarrollan”<sup>29</sup>.

Para el contexto guatemalteco y durante las rondas de implementación del Código de Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, se definió el término amenaza de la siguiente forma: “Capacidad o intención y posibilidad por parte de una persona o grupo de cometer un delito o causar daño o perjuicio”<sup>30</sup>. Las amenazas se identifican por medio de la autoridad nacional, en coordinación con agencias especializadas ya que la diferenciación de las mismas implica un estudio de las características, grupos adversos y su modus operandi, acciones realizadas con anterioridad, entre otros factores a considerar.

Como vulnerabilidad debe entenderse una característica intrínseca de la instalación portuaria, que la hace susceptible de ser objeto de daño, penetración o ataque.

---

<sup>29</sup> Idem

<sup>30</sup> Ibidem

Una estimación de ésta característica podemos determinarla si se concreta una o más de las siguientes circunstancias:

- a) Ubicación en zona de fácil acceso directo por tierra. El acceso a la zona por mar esta abierto o las zonas contiguas de tierra están sin ocupar, sin vigilancia o permiten el libre acceso.
- b) La instalación se encuentra abierta o sin control, iluminación adecuada o protección de tal manera que los elementos de amenaza pueden acceder sin impedimento alguno para recoger información, operar o evadir fuerzas de respuesta.
- c) Las patrullas, vigilancia electrónica o sistemas de alarma pueden ser fácilmente anulados o proporcionan cobertura incompleta.
- d) Se puede acceder sin detección y facilidad a bienes de la instalación, así como a materiales potencialmente peligrosos, armas, explosivos o vehículos.
- e) Las unidades de respuesta no proporcionan una fuerza para contraatacar o neutralizar la amenaza. Las medidas de protección física no proporcionan protección ante una amenaza ya prevista.

Como amenazas debemos entender igualmente las siguientes:

### **5.2.1 Sabotaje**

Destrucción o deterioro de mercancías, equipos o maquinaria e instalaciones en sistemas como medio de lucha contra el poder establecido. Es el daño causado de forma premeditada a un puerto a una instalación portuaria o a la propiedad, el equipo o carga de un vapor o la destrucción de los mismos.

### **5.2.2 Narcotráfico**

Comercio ilícito de drogas o estupefacientes, es una amenaza a la seguridad nacional y la estabilidad internacional, por su vinculación al crimen transnacional organizado y organizaciones terroristas. Es sabido sin embargo que una gran proporción del transporte de droga se realiza por medio del transporte marítimo ya que el volumen tan grande de movimientos por la vía marítima de

contenedores desde los países productores a los países consumidores provee un plataforma de transporte e infraestructura que aún hoy continúa siendo burlada.

### **5.2.3 Polizonaje**

Es el transporte ilegal de personas entre países ya sea contando o no con el apoyo de uno o más tripulantes, burlando medidas de protección para realizar su abordaje a los buques sin el consentimiento del capitán del mismo.

### **5.2.4 Terrorismo**

Debemos entender al terrorismo como una forma violenta de lucha política, mediante la cual se persigue la destrucción del orden establecido o la creación de un clima de inseguridad. Se define igualmente como uso de fuerza y violencia con el propósito de intimidar a un gobierno o personas con el fin de implantar sus objetivos políticos o ideológicos.

Como actos comunes se delimitan los atentados con explosivos, secuestros a medios de transporte o de personas, toma de rehenes, asesinatos selectivos o tomas de rehenes entre otros.

## **5.3 La implementación del Código PBIP en Puerto Quetzal, Escuintla**

La implementación en puerto Quetzal del Código PBIP tuvo su génesis en noviembre del año 2001, derivado que Guatemala como gobierno contratante del Convenio SOLAS, formó parte de la conferencia en la cuál se acordó su modificación a través del Capítulo XI, dando lugar a un espacio perentorio de 3 años para llevar a cabo todas las modificaciones en infraestructura, reglamentación, evaluación de riesgos, implantación del Plan de Protección de la Instalación Portuaria, capacitación del personal, programas de concientización de los usuarios, coordinación interinstitucional, apoyo técnico y cooperación internacional.

A fin de poder entender mejor la aplicación efectiva del Código PBIP en Guatemala y específicamente en Puerto Quetzal haremos una breve reseña de los

aspectos y factores acorde con su definición que se pretende anular o minimizar a través de la implementación del Código PBIP.

En primera instancia se realizó una evaluación de riesgos, apegada al artículo 15 del Código PBIP que la define “como parte integral del proceso de elaboración y actualización del plan de protección de la instalación portuaria”.<sup>31</sup>

### **5.3.1 Riesgos evaluados en Puerto Quetzal**

Como riesgo definiremos la posibilidad de que se concrete un daño que atente contra la integridad de personas, instalaciones, ambiente, cargas o las operaciones. El conjunto de situaciones que pueden constituir o constituyen peligro para el funcionamiento normal y que pueden ser de origen natural o artificial.

Para el caso de las instalaciones, dichos riesgos pueden prevenir acorde con las identificaciones realizadas de causas naturales, entre los cuales citaremos:

- a) Sismos
- b) Inundaciones
- c) Corrientes marinas
- d) Vientos
- e) Incendios por tormentas eléctricas
- f) Accidentes provocados por situaciones atmosféricas
- g) Explosiones de mercancías almacenadas o transportadas, debido a su composición química.
- h) Escapes o derrames de mercancías cuyas propiedades físico químicas puedan dañar el ambiente.
- i) Paralización de operaciones debido al clima prevaleciente.

---

<sup>31</sup> Conferencia Solas, XI, artículo 15.

Como de origen artificial, ya sea por omisión, carencia de recursos o negligencia podemos citar las siguientes:

- a) Carecer de recursos para la protección
- b) Incapacidad de proteger la instalación
- c) No contar con normas de seguridad o irrespetar las existentes
- d) Negligencia expresa de usuarios y autoridades
- e) Daños físicos para afectar a alguien o hurtar
- f) Obtención de regalías o sobornos
- g) Formar parte de redes delictivas
- h) Capacidad de cumplir con amenazas o causar daño intencionalmente

Tomando como primer objetivo la eliminación y reducción de riesgos hacia las personas se implementan normas de seguridad ocupacional en primera instancia, en procura de mantener niveles de protección adecuados hacia las operaciones, equipos, mercancías, maquinarias y demás elementos se aplican normas de seguridad industrial y de seguridad ambiental, enfocadas a la prevención de la contaminación primordialmente.

Por último se aplican medidas de protección, cuyo objetivo es salvaguardar la infraestructura, instalaciones y sistemas en una instalación portuaria.

Esto sin embargo necesita un nivel adicional de detalle por lo cual citamos las definiciones de riesgos enumeradas en el Manual del curso básico de protección de instalaciones portuarias de la Comisión portuaria nacional de Guatemala que nos define: “los riesgos artificiales que se procura evitar con la aplicación del Código PBIP.

- 1) Que un buque o instalación portuaria sea objeto de un atentado
- 2) Que un buque o instalación portuaria sea objeto de robo

- 3) Que un buque sea objeto de robo a mano armada o piratería
- 4) Que los contenedores y la carga en general sean utilizados ilícitamente para el comercio de armas, químicos peligrosos o drogas
- 5) Que los buques y la instalación portuaria sean utilizados para el tráfico de polizones
- 6) Que se tome por la fuerza el control de una instalación portuaria”.<sup>32</sup>

Podemos citar igualmente en otros términos el riesgo de que la instalación portuaria como tal sea objeto de un atentado terrorista, o su uso para la consecución del mismo, es decir, que se introduzca por ella el medio o instrumento que facilite ocasionar un daño significativo a un Estado objeto de un ataque terrorista.

En ese orden de ideas profundizaremos hacia otra definición de riesgo que lo define como: “El conjunto de amenazas y vulnerabilidades a que está afecta una instalación portuaria o buque, que pueden provocar daños a algunos o todos los elementos siguientes: personas, instalaciones, equipos, mercaderías, ambiente o las operaciones que ahí se desarrollan”<sup>33</sup>. Este nivel de análisis más profundo nos refiere a entender además de los elementos amenaza y vulnerabilidad un tercero que definiremos como importancia o criticidad que definimos a continuación tomándolos para nuestro estudio del Manual del Curso Básico de Protección de Instalaciones Portuarias antes citado por su relevancia.

- a) Amenaza: Es la capacidad e intención de causar daño por parte de una persona o grupo de cometer un delito o causar daño o perjuicio, identificadas por la autoridad nacional en coordinación con las agencias especializadas de protección, en virtud que ello implica un estudio

---

<sup>32</sup> Manual Curso Básico de Protección de Instalaciones portuarias, Comisión Portuaria Nacional, Guatemala. 2008.

<sup>33</sup> Op. Cit.

minucioso de características y tipos de grupos adversos, modus operandi y acciones realizadas.

b) Vulnerabilidad: Es la susceptibilidad de una instalación portuaria de ser objeto de daño, atacada o penetrada. Se puede determinar vulnerabilidad acorde con la posibilidad de concretar una o más de las siguientes circunstancias:

1. La instalación se encuentra ubicada en una zona donde una o más rutas facilitan el ingreso terrestre. El acceso por mar está abierto o las zonas terrestres contiguas están sin ocupar, sin vigilancia y permiten acceso.
2. La instalación se encuentra abierta, sin control, sin iluminación o la protección es tal que los elementos de amenaza pueden acceder sin impedimento alguno para recoger información, operar o evadir las fuerzas de respuesta.
3. Las patrullas, la vigilancia electrónica, o los sistemas de alarma, si los hubiere, pueden ser fácilmente anulados o proporcionan una cobertura incompleta.
4. Se puede acceder con facilidad o sin detección a los bienes dentro de la instalación, así como a materiales potencialmente peligrosos, armas, explosivos o vehículos.
5. Las unidades de respuesta no proporcionan una fuerza para contraatacar o neutralizar la amenaza. Las medidas de protección física no proporcionan protección en comparación con la amenaza prevista.<sup>34</sup>

c) La importancia o criticidad: entenderemos como tal el impacto o resultado probable de la pérdida o daño causado a un sistema o instalación portuaria. En ese orden de ideas un suceso altamente crítico conllevará daños serios y onerosos, así como consecuencia de pérdida de vidas y efectos negativos

---

<sup>34</sup> Ibidem.



al medio ambiente. Uno efecto de criticidad media impactaría la operación de una instalación portuaria por un tiempo prudencial, sin perdidas de vidas o costos significativos y una criticidad baja debemos entenderla como algo de perjuicio de poca importancia para las operaciones de la instalación portuaria objeto del suceso en cuestión.

Una correcta evaluación de riesgo entonces tomará en consideración los tres factores anteriormente definidos, derivando en una formula que permite determinar la prioridad con la cual se deberá atender a los mismos.

La siguiente fórmula sirve de base para la aplicación actual de las normativas del Código PBIP en Guatemala:

$$\text{RIESGO} = \text{AMENAZA} \times \text{VULNERABILIDAD} \times \text{IMPORTANCIA}^{35}$$

Entendidas estas premisas pasamos a una tercera definición de riesgo que en la práctica es como se aplica en nuestro país.

En éste nivel de aproximación al estudio del riesgo y la protección que procura evitarlo o anularlo entenderemos que aparece tres zonas a considerar.

- a) Zona de amenaza alta.
- b) Vulnerabilidad alta
- c) Importancia alta.

En virtud que resulta imposible disponer de protección total para todo tipo de condiciones y posibilidades se realiza una evaluación razonable del riesgo, que derivará en la aplicación de un plan de protección adecuado, aplicando y adoptando medidas y respuestas por parte de los buques y las instalaciones portuarias.

Una vez entendidos estos conceptos señalaremos los eventos que suponen amenazas para las instalaciones portuarias y basados en ellos se define el plan

---

<sup>35</sup> Idem.

de protección de la instalación portuaria, posterior a la evaluación de riesgo cuyo objeto es determinar las amenazas y los respectivos niveles de vulnerabilidad e importancia.

Es en éste momento que la protección de las instalaciones portuarias en un país toma particular importancia derivado al impacto que su operación tiene en la economía tanto nacional por ser eje del comercio internacional, así como de las regiones de su propia ubicación por la generación de fuente de empleo. Igualmente cabe resaltar que a partir de septiembre de 2001, la comunidad internacional reforzó las exigencias de prevención hacia todos los actos que pudiesen constituir una amenaza para la paz y la seguridad mundial y en consecuencia al comercio internacional por mar que hoy día aplica en un 97% de los puertos marítimos internacionales el Código PBIP, rubro dentro del que encontramos a Puerto Quetzal, como principal referente portuario en el sur del país.

Como antes se mencionó las principales amenazas a evitar son las siguientes:

- a) El sabotaje.
- b) El narcotráfico.
- c) El polizonaje.
- d) El terrorismo
- e) El robo y el contrabando.

#### **5.4-Medidas de protección efectivamente aplicadas en Puerto Quetzal**

Estas necesidades aplicadas al diario vivir de una operación portuaria normal supone una serie de medidas que tiendan a evitar, anular o aminorar dichas amenazas. Dentro de las medidas de protección al respecto enumeramos para el caso de Puerto Quetzal las siguientes.

- a) Establecimiento de áreas restringidas: entre las que se mencionan de forma taxativa, las áreas de manipulación de equipajes, tanques de agua, tuberías de graneles líquidos, plantas de generación de energía, oficinas de administración y operación portuaria así como de la fuerza de seguridad y sistemas de comunicación y los sistemas de control computarizados.
- b) Restricción de ingreso de armas y dispositivos peligrosos: Tomando en consideración para efectos de la aplicación correcta del Código PBIP, las armas convencionales y no convencionales. En este apartado debemos considerar las siguientes: armas convencionales (armas de fuego ligeras inclusive), carros de combate, vehículos blindados, sistemas de artillería, Helicópteros de ataque, aviones de combate, buques de guerra y misiles o lanza misiles.

Como dato interesante puede mencionarse que los atentados terroristas hoy día aplican con regularidad en sus ataques armas convencionales como vehículos cargados con explosivos, bombas caseras, lanza granadas o terroristas suicidas cuya eficacia ha sido infamemente comprobada en atentados como el del metro de Madrid cuyo saldo fue de más de 1400 heridos y 200 muertos y sus autores materiales contaban solo con unas mochilas cargadas de explosivos; por solo mencionar uno bastante mediático.

- c) Restricción de armas no convencionales o NBQ. (nucleares, biológicas y químicas), tienen igual un apartado especial pues en la práctica se aplican normativas para evitar su transporte o almacenaje dentro de una instalación portuaria, en virtud que son potenciales instrumentos de terrorismo, como lo demostró el atentado con gas sarín en el metro de Tokio en Japón en 1995, que demostró la capacidad de un grupo independiente de desarrollar un arma química para un atentado terrorista con muchas víctimas como saldo.

- d) Restricción de armas nucleares: son hoy por hoy las que menos probabilidad de desarrollarse tienen por su alto costo, sin embargo es algo factible derivado del arsenal sobrante de la guerra fría que se estima en 30 000 armas nucleares y 650 toneladas métricas de material fisible y potencial para ser utilizado como arma.
- e) Armas químicas y biológicas: Como tal podemos mencionar los virus, las toxinas y las bacterias, como el ántrax, cólera, tifus, entre otros. Que no son más que el cultivo de los mismos para convertirlos en armas de exterminio masivo, y los agentes químicos que causan daños severos a seres vivos.

Todas estas se consideran amenazas hacia cuya anulación de riesgo se enfoca la aplicación del Código PBIP en Puerto Quetzal y son parte fundamental de las normas restrictivas en un plan de protección con diversos niveles de prioridad por sus mismas posibilidades de ser utilizadas.

## **5.5-Los medios físicos de protección utilizados en Puerto Quetzal**

A fin de anular las amenazas o reducirlas se establecen formas y procedimientos comunes y eficaces para lograr el objetivo de proteger la instalación portuaria. Entre éstos medios encontramos tanto los físicos como los electrónicos que se apoya con vigilancia y control de equipos de personas capacitadas para su monitoreo.

Señalaremos en primera instancia los medios físicos pasivos, cuyas funciones son: disuadir, detener y en el último de los casos retardar o reducir el grado potencial de daño de una amenaza. Lo que buscan es, ganar tiempo, para lograr una respuesta en el sentido de alarma-reacción, el conjunto de éstos medios es lo que conocemos como seguridad física, acorde con nuestra investigación de campo, en Puerto Quetzal se identificaron los siguientes medios físicos de protección:

- a) Protección perimetral (muro de 3.80 metros de altura alrededor de toda la instalación portuaria, patrullas terrestres, patrullas marítimas, puestos de control a distancias considerables con guardias armados y supervisión).
- b) Protección periférica: (Edificaciones, de control de accesos y oficinas dedicadas a la protección)
- c) Protección de accesos ( Oficina de emisión de gafetes, oficina de control de acceso de vehículos, sistemas biométricos para el control de accesos, control vehicular por medio de talanqueras y barreras)
- d) Protección directa de un bien. (Se cuenta con oficiales de seguridad para el efecto).
- e) Como medio de protección directa podemos mencionar las cajas de seguridad o cajas fuertes.

Los medios físicos activos, que también entran en la categoría de medios físicos de protección se diferencian básicamente en que su función estriba en alertar desde lejos, en Puerto Quetzal pudimos corroborar la utilización de los siguientes medios activos o de seguridad electrónica:

- a) Parámetros biométricos de identificación por medio de huella dactilar.
- b) Vigilancia óptica con cámaras y circuito cerrado de televisión.
- c) Equipo de computo para el monitoreo
- d) Intercomunicación vía radio, teléfono y celular.
- e) Detectores

La tarea de coordinar todos los equipos de protección, personal dedicado al monitoreo de las normas de seguridad y protección recae en el oficial de protección de la instalación portuaria, quien junto con su alterno tiene a su cargo en cumplimiento con el Código PBIP, la preparación y administración del Plan de protección de la instalación portuaria y a continuación haremos una breve reseña

de las funciones del oficial de protección portuaria en Puerto Quetzal acorde con lo señalado en el Código PBIP:

- a) Realizar la evaluación de riesgos de la instalación.
- b) Implantar, monitorear y perfeccionar el Plan de protección de Puerto Quetzal.
- c) Coordinar la realización de prácticas y simulacros.
- d) Realizar periódicamente inspecciones de protección para mantener las mismas actualizadas y funcionales.
- e) Recomendar modificaciones que considere pertinentes al PBIP.
- f) Promueve la cultura de protección a usuarios y operarios de Puerto Quetzal.
- g) Coordina la capacitación en materia de protección para usuarios y operarios de la instalación a su cargo.
- h) Coordina cuando procede con el oficial de protección de buque o con el oficial de la compañía para la protección marítima (naviera) o las autoridades de seguridad local.
- i) Garantiza el cumplimiento de normas de seguridad por el personal de Puerto Quetzal y el funcionamiento de los equipos a su cargo.

### **5.6-Proceso de certificación y entrega de la Declaración de Cumplimiento con el Código PBIP en Puerto Quetzal**

El primer paso para conseguir la certificación con que se cuenta para considerar a Puerto Quetzal como puerto seguro a la luz del Código PBIP, inicia con la presentación de la evaluación de la instalación portuaria (EPIP) definida en el artículo 15 del Código PBIP, en ella se establecen aspectos relevantes de las amenazas ya sea en procedimientos, equipos, construcciones, organización, comunicaciones, sistemas, etc.

Una vez realizada dicha evaluación se procede con la elaboración del plan de protección de la instalación portuaria PPIP, por parte del oficial de protección portuaria (OPIP), mismo que es auditado por el asesor de seguridad designado por la Comisión portuaria nacional, quien a su vez remite dicho dictamen a la Organización Marítima Internacional y se entregue la Declaración de Cumplimiento.

La Declaración de cumplimiento tenía originalmente una validez de 5 años, hoy día se ha dispuesto que la misma tenga una validez por 4 años únicamente. Esta declaración de cumplimiento está sujeta sin embargo a auditorías periódicas tanto internas como externas para que mantenga su validez y se hagan las correcciones correspondientes ameritadas por las observaciones resultantes de las auditorías, a cargo del asesor en materia de protección y seguridad por la Comisión Portuaria Nacional.

En nuestra investigación logramos corroborar la aplicación efectiva del Código PBIP en Puerto Quetzal y el hecho mismo se encuentre re certificado hasta el año 2013, acorde con la última auditoría realizada por la autoridad competente en Guatemala, que es el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda a través de su entidad especializada; la Comisión Portuaria Nacional, misma que fue creada por Acuerdo Gubernativo del 10 de marzo de 1972, el cual a su vez se modificó por Acuerdo Gubernativo No. 774-83, emitido el 10 de octubre de 1983.

Cabe resaltar en éste espacio las funciones de la Comisión portuaria Nacional mismas que podemos describir como de apoyo y asesoría tanto a los puertos como a otras instituciones que se vinculan al sector marítimo, básicamente en cuestiones de índole técnica, capacitación, acciones de gestión, coordinación y enlace en procura de alcanzar un nivel de funcionamiento eficiente y seguro en las operaciones de comercio exterior.

Es por ello que es sobre la Comisión Portuaria Nacional descansa la responsabilidad de realizar las auditorías de certificación en materia de protección de instalaciones portuarias y buques en Guatemala, a través de un cuerpo

especializado en la materia y específicamente en el Código PBIP de tal manera que a través de su asesor en materia de seguridad se realizan entre otras:

- a) Auditorías programadas sobre aspectos de protección. APIP
- b) Auditorías sorpresivas sobre normativas del Código PBIP
- c) Capacitaciones en aplicación del Código PBIP
- d) Capacitaciones en aplicación del Código IMDG (mercancías peligrosas)
- e) Cursos de OPIP (Oficial de Protección de la Instalación Portuaria)

Todas ligadas de forma directa o indirecta a la aplicación del Código PBIP en Guatemala. Acorde con la información recabada la implementación del Código PBIP como tal tuvo lugar en Puerto Quetzal en el mes de julio de 2004, cumpliendo con ello lo acordado en la Conferencia de Gobiernos Contratantes de noviembre de 2001.

Después de 6 años de estar bajo la aplicación de ésta normativa la aplicación de niveles de protección y restricción de accesos en Puerto Quetzal son evidentes. Dentro de los aspectos de seguridad que son fácilmente verificables se cuentan los siguientes:

1. Mantenimiento de nivel de protección 1 todo el tiempo.
2. Control de tráfico vehicular de ingreso y salida.
3. Señalización acorde con normas de seguridad industrial adecuadas.
4. Restricción y control adecuado de acceso a vehículos particulares.
5. Emisión de gafetes a visitas
6. Control biométrico de acceso a operarios del recinto portuario. (acceso por medio de lectura de huella digital).



7. Utilización de equipo de seguridad industrial (cascos, chalecos, zapatos industriales, pantalones de mezclilla)
8. Señalización con conos y barreras.
9. Restricción de accesos y salidas por medio de talanqueras.
10. Iluminación adecuada.
11. Utilización de patrullas terrestres para el patrullaje del perímetro del recinto portuario.
12. Levantamiento de muro perimetral de 3.80 mts. de altura y alambre de navajas.
13. Puestos de control a distancias prudentes en el perímetro del recinto portuario.
14. Utilización de lancha patrulla durante el atraque y operación de buques para resguardar las aguas aledañas a la operación.
15. Implementación de oficinas de control de accesos, emisión de gafetes en el ingreso de la instalación portuaria.
16. Administración de niveles de protección por medio de dos oficiales de protección de Instalación portuaria de Planta las 24 horas.
17. Implementación de oficina dedicada a la protección de la instalación portuaria.
18. Sistemas de circuito cerrado de televisión y fotográficos en las áreas de operación.
19. Sistemas de comunicación (radio, teléfono y celular)
20. Coordinación interinstitucional entre Puerto Quetzal y Comisión portuaria nacional para efectos de cooperación en materia de capacitación de personal operativo en aplicación y normas del Código PBIP.

Dentro de los aspectos que se tomaron en consideración para la realización de éste estudio fue el origen de la inversión que se requirió para llevar a cabo la implementación del Código PBIP, en virtud que el apoyo que brindó la OMI fue de carácter técnico y de asesoría, y por lo mismo la erogación de los recursos provino de cada instalación portuaria en su momento.

Así mismo el hecho que hoy en día las actividades de cooperación internacional se centran en el compartimiento de buenas prácticas de países cooperantes como el caso de Estados Unidos y el establecimiento de un Foro anual regional en México, donde de forma multilateral se comparten las innovaciones en el campo de la protección y seguridad de los países vecinos, en tanto que se logra de esta manera una manera bastante práctica para la consecución de los fines comunes de todos los países vecinos y contratantes del tratado SOLAS, al cual pertenece específicamente el Código PBIP.

Dentro de los datos que cabe mencionar es que en los 6 años que se ha operado en nivel de protección 1, nunca en Puerto Quetzal ha sido necesario cambiar su nivel de protección a uno superior, de alguna manera esto viene a señalar que en efecto la cultura de protección ha avanzado ya que acorde con lo investigado ésta ha sido el principal obstáculo para la implementación del Código PBIP en Puerto Quetzal, hacer conciencia en los usuarios de la necesidad de su cumplimiento en éstos tiempos cambiantes. En éste mismo orden de ideas se logró verificar que los gobiernos de turno no han tenido una injerencia negativa desde ningún punto de vista en lo referente a la aplicación del Código, en el sentido que desde su aplicación hasta la fecha se ha contado con los recursos tanto humanos como materiales para poder mantener la certificación de puerto seguro en Puerto Quetzal.

Igualmente se destaca el buen nivel de coordinación y comunicación constante entre los actores tanto dentro de la Comisión Portuaria Nacional como en Puerto Quetzal para la aplicación efectiva de las normas obligatorias del Código de protección y se resalta la misma como la principal ventaja para

mantener hasta el año 2013 la Declaración de cumplimiento de la instalación portuaria.

Quedando como aspecto de trascendental importancia y pendiente de resolver en el segundo semestre del año 2010 la instalación de arcos de rayos X, y rayos Gamma, mismos que son de uso común en los puertos del mundo y están siendo exigidos por los mayores socios comerciales de Guatemala, para continuar dentro del nivel de exportaciones normales desde Puerto Quetzal.

## Conclusiones

- ❖ La Organización Marítima Internacional es hoy en día un ente eminentemente técnico cuya influencia en la navegación marítima internacional es de capital importancia, en el sentido que toda la normativa técnica y de seguridad y protección se deriva entre otros de dos de sus más importantes convenios que son el SOLAS y el MARPOL 73/78, referentes actuales para cualquier actuación en la el transporte marítimo esté de por medio.
- ❖ La aplicación del Código PBIP que influencia la operación de un 97% de las instalaciones portuarias a nivel mundial evidencia la importancia que reviste actualmente y que puede alcanzar una normativa emitida por la Organización Marítima Internacional, destacando que por primera vez se trasciende el ámbito de la navegación y se aplica una instalación portuaria en tierra, enfocado a evitar el terrorismo como amenaza principal, así como el narcotráfico, sabotaje, polizonaje y la piratería.
- ❖ La Organización Marítima Internacional como la conocemos hoy, en su faceta de entidad netamente técnico jurídica, dista mucho de los objetivos que en sus inicios se plantearon como pilares de fundación, evolución que no obstante, ha resultado de gran beneficio a las relaciones comerciales a escala mundial, en virtud que la existencia de un ente técnico de éste nivel conlleva un grado de ordenamiento para las operaciones de transportación marítima internacional, cuyos objetivos se centran en la preservación de la vida y del medio ambiente marino a través de la formulación de normativas legales y técnicas de aplicación general por sus Estados contratantes.
- ❖ Se concluye posterior a la realización del estudio que en Puerto Quetzal, se aplica con efectividad desde julio de 2004 el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, al igual que debe destacarse

el hecho que nunca ha sido variado el nivel de protección 1, desde el inicio de su puesta en vigor acorde con las regulaciones obligatorias de la OMI.

- ❖ Dentro de las ventajas que implica para Guatemala como país contar con Puerto Quetzal como puerto seguro debemos mencionar la confiabilidad que ello proyecta y que por lo mismo invita a operación de nuevos usuarios de los servicios prestados por la instalación portuaria convirtiendo a los esfuerzos de protección y consecución de la certificación, de calidad gasto a calidad inversión que redunde en mayores ingresos por la mayor cantidad de operaciones y negocios que dicha situación coadyuve a lograr, sin embargo, hoy día no se cuenta con datos y cifras claras que reflejen la relación costo – beneficio de ésta situación.
- ❖ El cambio de gobierno reciente no afectó desde ningún punto de vista la aplicación del Código PBIP en Puerto Quetzal; ya que al ser ésta una normativa de carácter internacional y de cumplimiento obligatorio, por ser Guatemala miembro de la Organización Marítima Internacional y de la Conferencia de Gobiernos Contratantes de noviembre de 2001, se destinaron en su momento los recursos tanto materiales como humanos para la consecución de la declaración de cumplimiento desde su inicio julio de 2004 hasta la fecha y con la vigencia de la misma hasta el año 2013, tanto por parte de la Empresa portuaria Quetzal como de la Comisión Portuaria Nacional y la misma Organización Marítima Internacional, que proveyó cooperación técnica para llevar a cabo y en tiempo la aplicación efectiva del Código PBIP, en Guatemala.
- ❖ El principal obstáculo que se verificó acorde con la investigación realizada para la aplicación efectiva del Código PBIP, tanto en Puerto Quetzal así como en Guatemala a nivel de país fue la resistencia al cambio por el recurso humano tanto interno como los usuarios de las instalaciones portuarias.

La creación desde sus inicios de una nueva cultura de protección y la implantación de una serie de medidas que limitaban entre otros aspectos la libre movilidad de las personas fue, sin duda alguna el valladar principal en la primera fase de implantación, hoy ya con creces superado.

## Recomendaciones

- ❖ Debe mencionarse en éste aspecto que aunque en Guatemala existe desde el año 2006 un proyecto de Ley Marítima Portuaria la misma no ha sido aprobada por el organismo legislativo, lo cual evidencia una falta de voluntad política enfocada al ordenamiento de las operaciones portuarias a nivel de país, situación que de manera directa o indirecta afecta a los actores en general que operan en los puertos nacionales, por lo que se recomienda dar celeridad al proceso corrigiendo lo que sea prudente y promover su aprobación.
  
- ❖ No obstante Puerto Quetzal y sus 7 terminales especializadas se encuentran certificados has el año 2013 dentro de los parámetros del Código PBIP, aún se necesitan mejoras a realizar la principal y de mayor inversión en el corto plazo a señalar es la implementación de arcos de rayos X y de rayos Gamma, mismas a pesar de implicar una inversión importante, financieramente, igualmente redundarán como inversiones a largo plazo en virtud de que sus servicios tienen un costo para los usuarios de los mismos y generan un retorno de ingresos a la Empresa Portuaria Quetzal, o en su caso a la empresa que provea dicho servicio si ese fuera el caso, que fuera entregado en concesión.
  
- ❖ Se estima prudente recomendar mejoras substanciales en los canales de cooperación internacional, en virtud de que se corroboró que se cuenta con un foro regional y visitas recíprocas para compartimiento de buenas prácticas, situación que consideramos bastante factible de mejorar a través de la creación de una Unidad de Cooperación Técnica Internacional, cuyo objetivo dentro de la Comisión Portuaria Nacional se el de canalizar la misma de forma dinámica hacia los usuarios afectados por el Código PBIP y demás

disposiciones que atañen a la navegación internacional que hace escala en nuestros puertos.

- ❖ Se hace importante mencionar igualmente la difusión de información concreta sobre las medidas de seguridad aplicables en Puerto Quetzal a los visitantes, a través no solo de la señalización, sino que a también de trifoliales u otro material publicitario, a las personas que visiten el puerto por primera vez, con el fin de seguir promoviendo la cultura de protección entre todos los usuarios de tales instalaciones.



## **Bibliografía y documentación consultada**

1. Osnańczyk, Edmund Jan, Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas. Fondo de Cultura Económica, Madrid. 1982.
2. Padilla, Luis Alberto, Teoría de las Relaciones Internacionales, Investigación sobre la Paz y el Conflicto. IRIPAZ, Guatemala 1992.
3. Muñoz Razo, Carlos, Como Elaborar y Asesorar una Investigación de Tesis. Prentice Hall, México, 1998.
4. Larios Ochaíta, Carlos. Derecho Internacional Público, Editorial Universitario, Guatemala, 1998.
5. Comisión Portuaria Nacional, Revista Enlace Portuario No. 15, año 2009.
6. Comisión Portuaria Nacional, Revista Enlace Portuario No.16, año 2009.
7. Plano, Jack. Olton, Roy, Diccionario de Relaciones Internacionales.
8. D'angelo Rodríguez, Aníbal. Diccionario Político. México 2004.
9. Manual de Derecho Internacional Público. Sorensen, Max. México 1985.
10. Comisión Portuaria Nacional, Curso Básico de Protección de las Instalaciones Portuarias, Guatemala, 2009.
11. Conferencia Solas, Organización Marítima Internacional, Noviembre de 2001
12. Código PBIP, versión en Español, Capítulo XI, Conferencia Solas, Organización Marítima Internacional, noviembre 2001.
13. Circular Letter No. 2514, Information required from SOLAS Contracting Governments under provisions of SOLAS regulation XI-2/13.

## **Fuentes información electrónica consultadas**

1. <http://www.bibliojuridica.org/libros/1/377/2>
2. [www.imo.org](http://www.imo.org)
3. [www.prefecturanaval.gob.ar](http://www.prefecturanaval.gob.ar)
4. <http://gisis.imo.org/>
5. <http://www.monografias.com/trabajos16/seguridad-maritima/seguridad-maritima.shtml>
6. [http://www.imo.org/includes/blast\\_bindoc.asp?doc\\_id=1055&format=PDF](http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=1055&format=PDF)
7. Enciclopedia Encarta 2009. Microsoft 2009.
8. [http://www.directemar.cl/spmaa/areas\\_trabajo/Generalidades\\_OMI.htm](http://www.directemar.cl/spmaa/areas_trabajo/Generalidades_OMI.htm)

## **Entrevistas realizadas a expertos en el tema**

1. Ing. Julio Hernández, asesor en materia de protección y seguridad, Comisión Portuaria Nacional, y enlace con la Organización Marítima Internacional en aspectos relativos a la aplicación y auditoría del Código PBIP en Guatemala, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Guatemala.
2. Lic. Jorge Alberto Cruz Palencia, Oficial de Protección de la Instalación Portuaria en Empresa Portuaria Quetzal, Escuintla, Guatemala.
3. Técnico profesional portuario Héctor Monterroso, Encargado de Módulos de Capacitación en aplicación del Código PBIP, en Guatemala, Comisión Portuaria Nacional, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Guatemala.

# Anexos

TESTIMONIO GRÁFICO, OFICINA DE CONTROL Y PROTECCIÓN PORTUARIA.



TESTIMONIO GRÁFICO, PARAMETROS BIOMÉTRICOS  
(HUELLA DIGITAL) PARA INGRESO A PUERTO  
QUETZAL.



TESTIMONIO GRÁFICO, MEDIOS PASIVOS DE CONTROL DE INGRESO.



TESTIMONIO GRÁFICO, SEÑALIZACIÓN Y CONTROL  
DE INGRESO VEHICULAR EN PUERTO QUETZAL



TESTIMONIO GRÁFICO, VALLA INFORMATIVA NIVEL DE PROTECCIÓN PBIP PUERTO QUETZAL.





TESTIMONIO GRÁFICO, SEÑALIZACIÓN DE  
RESTRICCIONES AL INGRESO EN PUERTO QUETZAL.



TESTIMONIO GRÁFICO, EQUIPO DE CONTROL DE TRÁFICO Y USO GENERAL DE EQUIPO DE PROTECCIÓN POR USUARIOS Y OPERARIOS.



TESTIMONIO GRÁFICO, OFICINA OFICIAL DE  
PROTECCIÓN PORTUARIA.



TESTIMONIO GRÁFICO, OFICINA DE EMISIÓN DE GAFETES Y CONTROL DE INGRESOS A PTO. QUETZAL. SE APRECIA VISITANTE CON EQUIPO DE PROTECCIÓN DE USO OBLIGATORIO.



**APÉNDICE DE LA PARTE A**

**APÉNDICE 1**

Modelo de certificado internacional de protección del buque

**CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE**

*(Sello oficial) (Estado)*

Nº del Certificado

Expedido en virtud de las disposiciones del

**CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS**

**INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)**

Bajo la autoridad del Gobierno de

\_\_\_\_\_

*(nombre del Estado)*

por \_\_\_\_\_

*(persona u organización autorizada)*

Nombre del buque:

.....

Número o letras distintivos:

.....

Puerto de matrícula:

.....

Tipo de buque:

.....

Arqueo bruto:

.....

Número IMO:

.....

Nombre y dirección de la compañía:

.....

**SE CERTIFICA:**

1 Que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo han sido objeto de

verificación de conformidad con la sección 19.1 de la parte A del Código PBIP.

2 Que la verificación ha demostrado que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple las prescripciones aplicables del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

3 Que el buque cuenta con un plan de protección del buque aprobado.

Fecha de la verificación inicial/de renovación en que se basa el presente Certificado

.....

El presente Certificado es válido hasta el

.....

a reserva de las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP.

Expedido en

.....

*(lugar de expedición del certificado)*

Fecha de expedición .....

.....

*(firma del funcionario debidamente autorizado*

*que expide el certificado)*

*(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)*

## REFRENDO DE LA VERIFICACIÓN INTERMEDIA

SE CERTIFICA que en una verificación intermedia efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Verificación intermedia Firmado.....

*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar.....

Fecha .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

### REFRENDO DE VERIFICACIONES ADICIONALES\*

Verificación adicional Firmado .....

*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar.....

Fecha .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Verificación adicional Firmado.....

*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar.....

Fecha .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Verificación adicional Firmado.....

*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar.....

Fecha .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO EN QUE HA DE HACERSE LA VERIFICACIÓN CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.5 DEL CÓDIGO PBIP, O POR UN PERIODO DE GRACIA CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.6 DEL CÓDIGO PBIP**

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.5/19.3.6\* de la parte A del Código PBIP, hasta el

.....  
Firmado: .....

*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

**REFRENDO PARA ADELANTAR LA FECHA DE EXPIRACIÓN CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.7.1 DEL CÓDIGO PBIP**

De conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.1 de la parte A del Código PBIP, la nueva

fecha de expiración\*\* es:

.....  
Firmado: .....

*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar: .....

Fecha: .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Modelo de certificado internacional de protección del buque provisional

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE PROVISIONAL

*(Sello oficial) (Estado)*

Nº del Certificado

Expedido en virtud de las disposiciones del

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES  
Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)

Bajo la autoridad del Gobierno de

\_\_\_\_\_

*(nombre del Estado)*

por

\_\_\_\_\_

*(persona u organización autorizada)*

Nombre del buque:

.....

Número o letras distintivos:

.....

Puerto de matrícula:

.....

Tipo de buque:

.....

Arqueo bruto:

.....

Número IMO:

.....

Nombre y dirección de la compañía:

.....

Indíquese si el presente es un segundo certificado provisional  
expedido consecutivamente al inicial

.....Sí/No\*

En caso afirmativo, indíquese la fecha de expedición del certificado provisional inicial .....

SE CERTIFICA QUE se han cumplido las prescripciones de la sección A/19.4.2 de la parte A  
del Código PBIP.

Se expide el presente Certificado de conformidad con la sección A/19.4 del Código PBIP.

El presente Certificado es válido hasta el

.....

Expedido en.....

*(lugar de expedición del certificado)*

Fecha de expedición .....

*(firma del funcionario debidamente autorizado*

*que expide el certificado)*

*(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)*



## APÉNDICE 2

### Modelo de declaración de cumplimiento de la instalación portuaria

#### DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

*(Sello oficial) (Estado)*

**Nº de la declaración**

**Expedida en virtud de las disposiciones de la parte B del**

#### CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)

El Gobierno de \_\_\_\_\_  
*(nombre del Estado)*

Nombre de la instalación portuaria: .....

Dirección de la instalación portuaria: .....

SE CERTIFICA que se ha efectuado la verificación del cumplimiento por parte de esta instalación portuaria de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) y que esta instalación portuaria observa el plan de protección de la instalación portuaria aprobado.

Este plan ha sido aprobado para lo siguiente <indíquense los tipos de operaciones, tipos de buques o actividades u otra información pertinente> (táchese según proceda):

Buque de pasaje

Nave de pasaje de gran velocidad

Nave de carga de gran velocidad

Granelero

Petrolero

Quimiquero

Gasero

Unidades móviles de perforación mar adentro

Buques de carga distintos de los anteriores

La presente declaración de cumplimiento es válida hasta .....

a reserva de las pertinentes verificaciones (indicadas al dorso)

Expedida en.....

*(lugar de expedición de la declaración)*

Fecha de expedición.....

*(firma del funcionario debidamente autorizado*

*que expide el documento)*

*(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)*

## REFRENDO DE LAS VERIFICACIONES

El Gobierno de <insértese el nombre del Estado> ha establecido que la validez de la presente declaración de cumplimiento esté sujeta a <insértense los datos pertinentes de las verificaciones (por ejemplo, una verificación obligatoria anual o una verificación no programada)>.

SE CERTIFICA que durante una verificación efectuada de conformidad con el párrafo B/16.62.4 del Código PBIP se ha comprobado que la instalación portuaria cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

### 1ª VERIFICACIÓN

Firmado .....

(*firma del funcionario autorizado*)

Lugar .....

Fecha .....

### 2ª VERIFICACIÓN

Firmado .....

(*firma del funcionario autorizado*)

Lugar .....

Fecha .....

### 3ª VERIFICACIÓN

Firmado .....

(*firma del funcionario autorizado*)

Lugar .....

Fecha .....

### 4ª VERIFICACIÓN

Firmado .....

(*firma del funcionario autorizado*)

Lugar .....

Fecha .....