

30 AÑOS EN EL COMERCIO EXTERIOR, EL NEGOCIO NAVIERO Y LA LOGÍSTICA GLOBAL

# MEGATRADE

[www.revistamegatrade.com.ar](http://www.revistamegatrade.com.ar)

Instagram [Revista Megatrade](#)

Twitter [@ReMegatrade](#)

Año XXX Nro. 343 Octubre 2021

# 30

## EDICIÓN ESPECIAL ANIVERSARIO

# El PBIP y la necesidad de invertir en seguridad en puertos y buques

**E**stamos viviendo cada vez más en un mundo complejo con cambios permanentes e interacciones de los distintos países y un impacto fuerte en lo que es la seguridad. Desde el ataque terrorista en EE.UU. en septiembre del 2001 hasta los ciberataques actuales, pasando por el narcoterrorismo, mucho ha pasado en la prevención de este tipo de situaciones en puertos y buques. De estos temas dialogamos con Oscar Correas, -en la foto- especialista en el tema, miembro la Red PBIP México y Presidente de PROByP, Organización de Protección Reconocida.

Correas se remonta más de un siglo atrás como primer antecedente de los temas de seguridad y prevención de la vida en el mar con el hundimiento del Titanic, cuando se empieza a estudiar que había pasado, en su estructura – casco y máquinas- comunicaciones, elementos de seguridad, y de ese estudio surge el convenio SOLAS, para la seguridad de la vida humana en el mar. Esto toma vida con la posterior creación de la OMI, donde toda la navegación se va a regir por este convenio tanto en las medidas de seguridad a aplicar, el cuidado del medio ambiente y como responderían, normas a las que adhirieron todos los país de la UN, y en particular Argentina que lo va a incorporar a su derecho positivo que pasaría a ser una ley constitucional. Pero para Correas, el 11 de septiembre con el ataque terrorista a la Torres Gemelas cambia el concepto.

En el 2002 la OMI comienza a preguntarse si en el nuevo contexto, no era necesario cambiar algunas medidas de seguridad allí comienza a aparecer el concepto de “protección”. Nace el Código PBYP, Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias. La OMI da un par de años para aplicar el código que opera a partir de julio de 2004. Su estructura demanda que cada país designe una autoridad de aplicación, cargo que tiene



la PNA en Argentina, en EE.UU. lo ejerce el Coast Guard y en Chile la Armada. *"El Código crea figuras que antes no existían y una organización a establecer en cada puerto con seis puntos que debe cumplir: controlar sus accesos, zonas restringidas, la manipulación de la carga, equipajes no acompañados, provisiones a bordo y establecer normas para una debida vigilancia. Es una forma de asegurarle al buque que llega que el puerto tienen todos esos puntos controlados, que es seguro: no va a tener atentados terroristas, ni tráfico de estupefacientes, de armas, de personas, etc. Es un Código que previene amenazas"*, explica.

En un principio el cambio fue muy fuerte, también desde afuera. Hasta 2004 era normal que la gente o las familias fueran a recorrer el puerto. De pronto se cerró con un cerco perimetral para que se ingrese y egreso por lugares habilitados y al puerto entraban los que tenían que ver con la actividad. Además se instalaron cámaras y elementos de grabación, para estar en condiciones de prevenir minuto a minuto cualquier acción dentro de lo que se denominó IP o Instalación Portuaria. Asimismo se crea la figura del OPIP, el responsable Oficial de Protección de esa Instalación.

Correas señala que el Plan tiene que ser a medida del puerto con esos 6 puntos. La autoridad – en este caso la Prefectura Naval- lo evalúa y aprueba, y el OPIP es responsable de ejecutarlo. Tienen vigencia de cinco años y una serie de revisiones anuales, e incluye cuatro capacitaciones y ejercicios anuales, así como auditorías internas y la que lleva a la habilitación para el próximo año. *"Esto se da a nivel*

*mundial, de hecho fuimos teniendo distintas evaluaciones, al haber comenzado en 2004 ya estamos en la cuarta certificación de los puertos en cuanto al Código PBYP. Y no son las mismas circunstancias que rodeaban al mundo en 2004 que ahora. Por ejemplo, el terrorismo se podía ver como un riesgo de que se tomara un buque y se lanzara contra un puerto o promover explosiones, mientras que hoy un mayor riesgo es un ataque cibernético que deje inoperativo al puerto. De hecho en nuestro país hubo ataques a dos puertos distintos que no tenían seguridad en ese sentido"*, explica Correas.

También la protección se da en los buques considerados OMI, mayores a 500 toneladas de arqueo y que están obligados a tener un AIS para que se los pueda identificar satelitalmente. También deben tener un responsable OPIP y se los obligó a cumplir con los seis puntos bajados a los puertos, – control en zonas restringidas – como la sala de máquinas- de sus propios accesos y así entre buques y puertos verifican sus certificados en una interrelación positiva. En este contexto se obliga a las agencias marítimas a enviar a la autoridad con 72 hs de anticipación la información del buque que va a llegar, de qué puerto viene, si tiene certificado, etc. Se da el caso de buques que vienen con polizones que corren el riesgo de perder el PBYP, y no pueden navegar hasta que una organización de protección reconocida (OPR) realiza una evaluación de la situación y se solucionen las filtraciones. Incluso puede ser sancionado el propio OPIP del puerto si se entiende que falló un plan y allí la PNA tiene que evaluar si hubo negligencia, impericia, imprudencia o no

se observaron los reglamentos. Coincide en que la adaptación no fue fácil. Por ejemplo, Correas empezó a trabajar como OPR en 2004 en terminales privadas de Campana y San Nicolás y que un puerto tuviera que poner un cerco perimetral, sistema de cámaras – costosísimo-, internet y pagarle a alguien para hacerle un plan y lo mantuviera, fue difícil. "Fuimos aprendiendo juntos. Al comienzo tuvimos un año de preparación y hubo que estudiar las normas, los procesos, luego en ciertos puertos de contenedores instalar los scanners lo que exigía colocar manos de estibadores específicas", explica. Al mismo tiempo señala que se fue dando una interacción a nivel global por ejemplo, entre las distintas organizaciones desde la OMI hasta la OIT pasando por la OMA ya que se necesitaba que el papel del OPIP sea reconocido en el puerto como una autoridad así como lo es en esa jurisdicción la Aduana, PNA, Sanidad de Fronteras y Migraciones para coordinar las acciones. Años después se forman en los distintos puertos comités de protección donde participan todos los organismos. Hay que tener en cuenta que además de estos organismos, en los puertos están desde la subsecretaría de Puertos, hasta los operadores del sector privado, agentes marítimos, ATA, proveedores, serenos, inspectores, empresas de estibadores, vigilancia, amarres, concesionarios, prácticos, etc. y el OPIP debe articular todo los temas de seguridad. Señala el especialista que para eso debe tener mucho tacto y conocer las normas aduaneras, de migraciones, de sanidad, de la PNA y de alguna manera su función es resolver preventivamente riesgos de conflictos. En cuanto a la evolución del sistema, Correas señala que hoy la OMI establece capacitaciones que se van actualizando para los OPIP y los vigiladores. Allí están los OPR – grupos técnicos que habilita la PNA para trabajar en mejorar la calidad de los servicios vinculados a la seguridad en los puertos-. Los OPR tienen que tener una fuerte capacitación. Correas cuenta con una licenciatura en seguridad marítima, un post grado que dicta el Instituto Universitario de la PNA, asimismo su empresa PROByP, participa de la red PBYP

Internacional que pone en contacto a los especialistas de Iberoamérica que se van retroalimentando con información de lo que ocurre en cada país y además de los talleres virtuales, realiza un encuentro anual. Un OPR como ProbyP se encarga de capacitar a los responsables de trabajar en la actividad de seguridad portuaria que deben actualizarse en forma periódica para mantener los conceptos. Trabaja en 26 puertos del país. "Los OPIP deben capacitarse, se los necesita muy activos y con conocimiento de cada persona que trabaje en relación a los puertos", dice. Advierte además que la implementación del PBYP ha permitido por ejemplo el freno a los robos de mercadería, fruto del mayor control de quienes ingresan a los puertos, así mismo hay menos posibilidades de conflicto en la medida en que la gente sabe que la están filmando. Al OPR lo contrata la terminal e incluye preparar los planes, a los OPIP para hacer el trabajo, cursos de actualización y entre las movidas de la empresa pueden incluir, encarar controles sorpresivos a todos los que trabajan en el puerto -desde análisis de orina hasta procedimientos con perros buscadrogas-. Quien accede al puerto debe saber en qué situación se encuentra a nivel seguridad, dice Correas. No es aceptable que alguien que trabaja en el puerto y de pronto suena una sirena, no sepa qué hacer. Hoy los puertos tienen carteles en su acceso donde indican en qué nivel de seguridad está, del 1 al 3 – el más difícil- así como sucede en los buques. Cuando le consultamos si los operadores -sean puertos o buques- se quejan porque ven que todo esto es mucho gasto, nos dice: "Hay mucha gente que pensaba que esto es un gasto. Un operador me decía hace mucho tiempo, "a mí lo que me interesa es sacar granos" y el día que tuvo un enorme incidente no pensó lo mismo. Y no se trata de contar con cámaras cuando hablamos de seguridad, hablamos de capacitación que es una inversión para que el puerto sea seguro". Qué puede pasar si no se hace un control de sustancias tóxicas y una persona ha consumido y está operando un gran equipo en el muelle o en la playa de contenedores?, pregunta.

No era extraño que un tripulante bajara caminando del buque y volviera al tiempo en mal estado fruto del alcohol... hoy hay un Oficial de Protección del Buque responsable de estos temas. Es verdad que en un principio las protestas eran muy fuertes. Señala de todos modos que desde el 2004 ha pasado mucho y hoy todas las terminales tienen asumida la importancia de estos temas. En los últimos tiempos una situación no prevista a principios de siglo era los ataques cibernéticos. Correas señala que en la última actualización que se hizo del Convenio no estaba prevista la cuestión de la ciberseguridad y hoy todos los puertos tienen un sistema de prevención en esta materia. De todos modos, siendo realista el especialista dice que hoy por hoy no se pueden prevenir. Lo que hay que tener es un respaldo de todos los sistemas para que cuando se produce esta situación se reformatee todo. La clave es que pase el menor tiempo para restablecer el sistema. Hoy la OMI propone un manual para desarrollar los planes de protección. No hay nada improvisado. Además la información global sobre el tema se da en la OMI con el comité específico en esta materia. Recuerda que en la Argentina, antes de habilitarse un puerto, la subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, que es la autoridad de aplicación de la ley de puertos le pregunta a la PNA tres cosas: si el puerto tiene PBIP, tiene Plan Ancon, tiene ordenanza 5 2001; a la Aduana, le pregunta si dicho puerto tiene zona primaria aduanera establecida; y a la Secretaría de riesgo del Trabajo, si las normas laborales están ajustadas a derecho; a Hidrografía Naval, si las balizas y la señalización en general están en condiciones. Cuando esto está correcto, recién ahí se habilita el puerto.... Pero de hecho muchos puertos no están habilitados... Correas señala que el sistema para aprobar con PBIP es bueno, es lo menos burocrático posible. Incluso ahora la OMI busca la forma de hacer ventanillas únicas, y a diferencia de antes, hoy existe un sólo formulario que el capitán entrega para todas las autoridades involucradas. Cada puerto certificado se inscribe en la



web de la OMI y si un buque quiere venir a un puerto seguro, ira a esa Web o a la de la PNA. Sino está aprobado, ya como primer punto las primas de los seguros van a ser más caras. "Es antieconómico no tener certificado PBIP", dice Correas. Del lado del buque, hoy debe tener el certificado de la habilitación de la OMI que le da la matrícula. Antes lo hacía cada país, cosa que cambió a partir del Código. En todo esto la evolución es permanente. Así también la necesidad de capacitación. Ya hay buques cada vez más grandes, nuevos combustibles, buques sin tripulación y autónomos que se vienen. La misma hidrovía lleva a estar actualizado en esta materia. "Cuanto más capacitado se está, mejor respuesta operativa se tiene y se evita también demorar a un buque sin sentido, con lo que cuesta por día", advierte. Hay todo un tema vinculado a la facilitación que por otro lado algunos señalan que hay que cuidar porque puede ser la puerta abierta al narcotráfico. Recuerda Correas que la OMI tiene el FAL que es el Comité de Facilitación, que promueve propuestas para controlar sin frenar la actividad del comercio y del buque.

## Tráfico Ilícito

Respecto al tráfico ilícito de estupefacientes, dice Correas que en este momento las organizaciones terroristas se nutren de los dividendos del tráfico. Por ejemplo hace unas semanas se realizó un procedimiento muy importante con una carga de Al Qaeda, donde se encontró meta anfetaminas. También se trafica efedrina o cafeína y otros. Años atrás el tráfico vinculado al terrorismo se concentraba en cocaína

o heroína. Además se han generado normas preventivas como el pesaje de contenedores que lo permite comparar con el packing list. Como es sabido la Aduana maneja tres canales imponiendo un criterio de selectividad pero para eso también hay que contar con inteligencia, dice Correas.

Explica que en primer lugar hay que ver cuáles son los lugares productores y donde va a haber

más complejidad en estas cuestiones. Por ejemplo, ya se sabe que la cocaína no se puede obtener en Europa o Asia, se produce solo en las laderas de los andes peruanos, bolivianos y colombianos, así que saldrá de esa región. La heroína y productos derivados del opio se producen en Irán, Pakistán y Afganistán. La inteligencia permite detectar a través del manifiesto de carga la mercadería que viene y quién está detrás de ella y a qué puerto va y utilizar también intercambio de información con otros países. "Claro que no es fácil, hay que conocer, estudiar mucho, y hacer trabajo de campo. Por otro lado tener en cuenta porque el narcotráfico tiene fuerza y la respuesta es: porque alguien compra y consume. Si las políticas públicas solo están destinadas a reducir el narcotráfico, no lo van a lograr nunca, si es que no se trabaja, se presta atención y se asiste al que consume. Si exclusivamente el Estado se dedica a controlar excesivamente el narcotráfico, y no se ataca el otro frente, lo único que se hace es aumentar el precio. Si apunta a reducir el narcotráfico y el consumo atendiendo a los enfermos ahí se está trabajando en serio. Esto requiere que la universidad forme médicos, sicólogos, asistentes sociales especialistas en las adicciones, y formar fuerzas de seguridad en el mismo sentido. Un master en estupefacientes o previsión de adicciones son tres años de estudio, porque estamos enfrentando a una enfermedad, crónica, progresiva y terminal... La propia JIFE, y las convenciones internacionales dicen claramente cómo debe hacerse el control: sobre la oferta, la demanda y trabajar fuerte en el tratamiento del enfermo", explica.

En ese sentido reconoce que falta mucho



en todo, especialmente en la capacitación de las fuerzas de seguridad y en los sistemas de salud. "Debemos tener una política clara de prevención y eliminación del narcotráfico pero si no se trata a la gente no va a haber solución. Es muy complejo porque hay que trabajar con la familia, escuela, sociedades intermedias, trabajo, los medios. Es mucho más grande el trabajo de prevención que el de represión y no se está trabajando.

Mientras haya alguien que necesita la droga porque está enfermo habrá alguien que se la dé y el Estado tiene que estar presente. No olvidemos lo que cuesta un tratamiento para un chico adicto y el Estado tiene que velar para que aquél que no puede costearlo, y de esa manera prevenir y dar asistencia gratuita de forma de que la persona pueda desintoxicarse, mantenerse y reinsertarse socialmente", argumenta.

Cuando le preguntamos cuánto pasa por la vía fluvial esta problemática, señala que hoy el gran problema es Pedro Juan Caballero en Paraguay que produce marihuana, y que como en otras modalidades, también puede salir en barcazas, pero, advierte, hay mucho control, incluso los amarraderos tienen que estar certificados. Esto no habilita a meter mano en los contenedores a la hora de los trasbordos. "Lo que no se puede hacer es abrir un contenedor en tránsito, esto lo dice la propia ley aduanera. Para atacar este problema hay que hacer inteligencia para saber quién está detrás y al mismo tiempo no frenar el comercio", finaliza.