



TRANSPORTE

Por: **Daniel Eduardo Rincón Valencia***.

Imagen: Sección caída del muelle de puerto Colombia. Tomado de: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File>

NORMAS PBIP EN LOS PUERTOS NACIONALES Y SU RELACIÓN CON LA JURISDICCIÓN MARÍTIMA EN COLOMBIA

¿Jurisdicción Marítima en Colombia? Por supuesto que sí, nuestro país cuenta con jurisdicción marítima, esto es, personal especializado, calificado y capacitado para afrontar los trámites, procedimientos jurídicos y la toma de decisiones judiciales dentro del universo marítimo que, de forma clara e inequívoca, se encuentra consagrado en el Decreto Ley 2324 de 1.984, cuyo numeral 27 del artículo 5º claramente circunscribe a los tópicos referentes a la presunta ocupación indebida sobre los bienes de uso público bajo jurisdicción de la Dirección General Marítima DIMAR, a las violaciones de Normas de Marina Mercante, contaminación marina y a los siniestros marítimos, éstos últimos con el fin de determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, así como también verificar la responsabilidad, culpabilidad, el avalúo de los daños y la eventual o presunta violación de Normas de Marina Mercante (Arts. 43 y 48 del Decreto Ley 2324 de 1.984). Se resalta que éstas investigaciones, a partir de la sentencia de constitucionalidad C-212 de 1.994, tienen una naturaleza jurisdiccional, por lo tanto, es a partir de éste fallo que podemos establecer que la jurisdicción marítima en Colombia existe y es ejercida a través de una autoridad marítima especializada en estos temas, que es la Dirección General Marítima DIMAR con su sede central y sus distintas dependencias territoriales, llamadas las capitanías de puerto. Cabe es aclarar que cualquier tópico marítimo que no se encuadre en las tres materias antes señaladas, serán de conocimiento de los jueces civiles del circuito o de los jueces administrativos si se encuentra involucrada dentro de la reparación directa por daño antijurídico atribuible al estado o alguna de sus entidades, nave o artefacto de propiedad de la Nación (Y si las partes acuerdan llevar la solución de su conflicto a terceros, tal conocimiento abarca a los conciliadores y árbitros).

Por otro lado, PBIP son las siglas del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS CODE, International Ships and Port Facility Security Code, sus siglas en inglés), normatividad que busca evitar que los buques e instalaciones portuarias sean blanco o se usen como medios de actividades delictivas como terrorismo, tráfico de drogas, armas, etc. Dicho código, que toca temas de seguridad privada empresarial en el ámbito de tierra y tan de boga hoy en día en los puertos colombianos, es interesante observar que se encuentra consagrado

como el capítulo XI-2 del Convenio de Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SEVIMAR (SOLAS Safety of Life At Sea, en inglés). En pocas palabras, el código PBIP es ley marítima y por tanto, norma de marina mercante y que, como ya se dijo, trasciende el mundo del buque y la navegación marítima para abarcar la dimensión portuaria.

En nuestro país se destaca la plena vigencia de éste código, en razón a que Colombia es miembro firmante y ratificante del SOLAS y además porque el Gobierno Nacional reglamentó este código con el Decreto 730 de 2.004, el cual en sus artículos tercero, quinto y sexto designa a la Superintendencia de Puertos y Transporte del Ministerio de Transporte y a la Dirección General Marítima DIMAR del Ministerio de Defensa Nacional, como las dos autoridades del orden nacional designadas para que Colombia cumpla las funciones, competencias, obligaciones y responsabilidades que, como administración, se encuentran establecidas en el Código PBIP, donde se encuentra, a modo de ejemplo, lo siguiente:

* La aprobación de los planes de protección elaborados y presentados por las distintas instalaciones portuarias, se encomienda a la Dirección General Marítima DIMAR.

* Los Documentos de Cumplimiento¹ se encuentran a cargo de la misma autoridad marítima.



*Y así mismo, sobre la misma autoridad, recae la responsabilidad de efectuar las inspecciones, prórrogas y renovaciones de las declaraciones de cumplimiento.

Ahora bien, para ilustrar mejor al lector en estos temas, es del caso puntualizar que en la práctica, el código PBIP tiene como uso y finalidad dentro de los buques e instalaciones portuarias, el establecimiento de un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos del mundo, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas para la protección y especialmente, la adopción de medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de las instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional, medidas que deben ejercerse de forma continua y eficaz, dentro de las cuales se encuentran los Planes de Protección de las Instalaciones Portuarias PPIP, que de acuerdo a la regla 2 de la Parte A del Código PBIP, consisten en “(...) Un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima”. A primera vista, el ciudadano del común pensaría que ésta sería la razón principal establecida por las sociedades portuarias para no permitir el ingreso en todo momento de todo público a sus instalaciones, sin embargo, quisiera aprovechar la oportunidad para aclarar que no es así, ya que el hecho de no permitir la entrada del público en general dentro de los puertos obedece a una decisión empresarial tomada por múltiples razones que configuran sus políticas corporativas de seguridad, en las cuales el Código PBIP, óigase bien, tiene un papel controlador² más no restrictivo y además, recuérdese que todos los puertos colombianos tenían esta política mucho antes de que se tuviera en mente la idea de un PBIP.

Bajando a un caso en concreto y de actualidad, el tráfico de estupefacientes, dentro de los PPIP aparecen protocolos, funciones, obligaciones, responsabilidades y procedimientos que se deben seguir en todo momento para evitar que estupefacientes entren a la instalación portuaria, ya sea procedente de tierra o de buques y/o cualquier clase de embarcación o ya descubiertos dentro de la instalación, las instrucciones, decisiones y la forma de proceder al respecto. Estos PPIP están a cargo de los llamados Oficiales de Protección de las Instalaciones Portuarias OPIP, encargados de su cumplimiento, ejecución y verificación, de forma tal que logre identificar y tomar las medidas preventivas necesarias contra los sucesos que afecten a la protección del puerto, tales como:

1. Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección de la instalación portuaria;
2. Controlar el acceso a la instalación portuaria;
3. Vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de fondeo y atraque;
4. Vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
5. Supervisar la manipulación de la carga;



6. Supervisar la manipulación de las provisiones del buque; y
7. Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.³

Y no sobra recordar que estos PPIP son aprobados por la autoridad marítima nacional, esto es, la Dirección General Marítima DIMAR, a través de los Documentos de Cumplimiento, planes y documentos que son objetos de prórroga, refrendo y renovación por parte de la autoridad marítima antes mencionada, previas verificaciones periódicas realizadas a través de inspecciones y/o auditorías⁴, las cuales a su vez, buscan que se mantengan las condiciones iniciales que dieron origen a la expedición del Documento de Cumplimiento.

Siendo así, en caso de ser reiteradas las novedades y/o detecciones continuas de tráfico de estupefacientes, ya sea dentro de las instalaciones portuarias o dentro de buques que llegan a distintos puertos de destino cargados con drogas y procedentes de una misma instalación portuaria o varias de ellas ubicadas dentro de un mismo puerto, haciendo un análisis integrador con todo lo dicho hasta ahora, llegamos a la conclusión que la Dirección General Marítima DIMAR a través de la Capitanía





de Puerto con jurisdicción sobre esa instalación y si a bien lo considera, puede abrir y adelantar una investigación por presunta violación de Normas de Marina Mercante, el cual se adelanta siguiendo el procedimiento administrativo sancionatorio descrito en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo Colombiano y sin perjuicio de lo señalado en los artículos 76 a 82 del Decreto Ley 2324 de 1.984, con el fin de verificar los hechos en cuanto a las circunstancias de tiempo, modo y lugar y así determinar si el OPIP y la instalación portuaria en particular, están cumpliendo con la ejecución eficaz de los protocolos y procedimientos contemplados en el PPIP y si no es así, calificar las responsabilidades del caso e imponer las sanciones a que haya lugar, sanciones que se encuentran contempladas en el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1.984.

Y esto es así en razón a que, haciendo una interpretación sistémica entre el artículo 77 del Decreto Ley 2324 de 1.984 y el artículo 6° del Decreto 730 de 2.004, los PPIP y en general todo lo relacionado con la protección de las instalaciones portuarias dentro del código PBIP, cae bajo la órbita de competencia de la Dirección General Marítima DIMAR como función discipli-

naria sobre las personas naturales o jurídicas que se encuentran bajo la jurisdicción y soberanía de la autoridad marítima nacional por realizar directamente cualquier actividad marítima y los puertos son personas jurídicas que cumplen con este supuesto por aplicárseles el Código PBIP o Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, norma de Marina Mercante que regula esta actividad marítima, la protección portuaria para evitar que las instalaciones portuarias sean blanco o se usen como medio para el tráfico de estupefacientes.

Referencias Bibliográficas:

- ¹Los Documentos de Cumplimiento, de acuerdo al artículo 2° del Decreto 730 de 2.004, "(...) Es el documento mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional, certifica que la instalación portuaria ha dado cumplimiento a los requisitos y requerimientos del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, PBIP"
- ²Recuérdese que, el Código PBIP lo que busca, su norte, es primordialmente evitar que tanto buques e instalaciones portuarias, sean usados como blanco o medios para la comisión de actividades delictivas.
- ³Regla 14.2 Código PBIP.
- ⁴Mismas que son ordenadas por el Capitán de Puerto de oficio cuando las considere necesarias o existan circunstancias que las ameriten, o a petición de parte. Numeral 7 del artículo 7° del Decreto 730 de 2.004.
- ⁵Es de recalcar que, aunque en sus inicios el Código PBIP únicamente tenía como eje central la actividad delictiva de Terrorismo por el ataque a las Torres Gemelas en EEUU ocurrido el 11 de septiembre de 2.001, posteriormente fue ampliado a otros delitos que se consideraron conexos o relacionados con los actos terroristas, ya sea que fueran utilizados estos "otros delitos" como medios para conseguir la meta terrorista o como fuente de financiamiento de la misma. El Narcotráfico fue integrado dentro del Código PBIP con la Resolución OMI MSC.228(82), adoptado el 6 de diciembre de 2.007, Revised Guidelines for the prevention and suppression of the smuggling of drugs, psychotropic substances and precursor chemicals on ships engaged in international traffic
- Decreto Ley 2324 de 1.984.
- Decreto 730 de 2.004.
- Código PBIP Capítulo XI-2 del SOLAS
- https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/atach/codigo_pbip.pdf

Datos del Autor:

*Abogado Marítimo Independiente e Investigador Externo de la Línea de Investigación Marino Costera y Portuaria del Grupo de Investigación en Derecho "Joaquín Aarón Manjarrés" de la Universidad Sergio Arboleda Sede Santa Marta. E mail: oceanida_maritima@yahoo.com

Imágenes: Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP). Tomado de: <http://marygencia.com/2011/02/03/>

