



ASAMBLEA  
23º periodo de sesiones  
Punto 17 del orden del día

A 23/17/2  
13 noviembre 2003  
Original: INGLÉS

## EXAMEN DE LOS INFORMES Y RECOMENDACIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

### Avances para el cumplimiento del Código PBIP

Nota presentada por BIMCO, la Cámara Naviera Internacional (ICS),  
INTERCARGO e INTERTANKO

#### RESUMEN

<b>Sinopsis:</b>	BIMCO, la ICS, INTERCARGO e INTERTANKO presentan un breve resumen de los avances realizados en relación con el cumplimiento del Código PBIP y hacen hincapié en algunos problemas encontrados al respecto.
<b>Medidas que han de adoptarse:</b>	Véase el párrafo 12.
<b>Documentos conexos:</b>	Resolución A.924(22), A 23/23, A 23/24/Add.1.

#### Introducción

1 El Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) fue adoptado por una conferencia de las Partes en el Convenio SOLAS, celebrada en diciembre de 2002, para que entrara en vigor 18 meses después, a saber, el 1 de julio de 2004. Ya ha transcurrido más de la mitad de esos 18 meses y, por consiguiente, el vigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea constituye una oportunidad ideal para examinar los avances realizados y señalar los problemas pertinentes.

#### Logros del sector del transporte marítimo internacional

2 Las compañías navieras están llevando a cabo una importante labor para designar a los oficiales de las compañías para la protección marítima y a los oficiales de protección del buque y de impartirles formación, a fin de que puedan llevar a cabo evaluaciones de la protección de los buques y elaborar planes de protección para presentarlos a efectos de su aprobación. El otorgamiento de un certificado PBIP está convirtiéndose en un hecho menos notable y revela el éxito de esta labor. Si bien sigue siendo necesario aprovechar toda oportunidad para subrayar que el tiempo es muy limitado, los planes de las compañías navieras para lograr el cumplimiento parecen estar en estado avanzado, por lo menos para la mayoría del sector.

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

### **Problemas identificados**

3 El número de buques en condiciones de presentar planes de seguridad del buque (PSB) a las Administraciones para su aprobación está aumentando rápidamente y seguirá incrementándose hasta mediados del próximo año. La presión sobre las Administraciones y sobre las organizaciones de protección reconocidas cuando se hayan delegado en ellas las facultades para llevar a cabo esta labor en aras del libre desarrollo del comercio, sólo puede aumentar en esta etapa y es a comienzos de 2004 cuando comenzarán a hacerse sentir las presiones más intensas.

4 Ya se han constatado discrepancias entre las prescripciones de algunos Estados de abanderamiento y el Código. Se esperaba que el número de Estados de abanderamiento que delegarían en las organizaciones de protección reconocidas se aproximaría a la situación del Código internacional de gestión de la seguridad respecto de las organizaciones reconocidas. En la práctica, 75 Estados de abanderamiento delegaron en organizaciones reconocidas pero, al parecer, sólo 22 han elegido hacerlo en una organización de protección reconocida, lo cual está imponiendo una mayor carga de trabajo a aquellas Administraciones e indicando, quizás, que algunas enseñanzas del proceso relativo al Código IGS también deberían aplicarse respecto del Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias. Un pequeño número de Estados de abanderamiento todavía debe indicar su intención a este respecto.

5 Las prescripciones sobre formación se aplican de distintas maneras. Al elaborar el Código PBIP, la OMI reconoció que el tiempo disponible para lograr el cumplimiento significaba que las prescripciones sobre formación deberían ser tan flexibles como fuera posible. A pesar de ello, algunos Estados de abanderamiento exigen la aprobación de cursos de formación y en algunos casos, una formación en tierra, en centros aprobados. Unas prescripciones tardías sobre formación aprobada o centros de formación aprobados están causando tanto confusión como importantes demoras a las compañías que ya han superado esta etapa en su implantación del Código, tomando las medidas necesarias para realizar cursos internos o externos, pero no oficialmente aprobados. Se debería reconocer que tales cursos satisfacen las prescripciones del Código por lo menos hasta el 1 de julio de 2004, cuando podría examinarse la posibilidad de una formación complementaria.

6 Los servicios de consultoría sobre protección se han convertido en un sector en expansión y esto debe reconocerse como una ayuda tanto como un inconveniente. Si bien se dispone de conocimientos técnicos sobre protección en general, éste no es el caso de esos conocimientos en la esfera marítima y los propietarios son cada vez más conscientes de ello.

7 En muchos casos, las Administraciones todavía deben adoptar decisiones sobre el registro sinóptico continuo (RSC) y sobre la aceptabilidad del equipo de protección y comunicarlas a los propietarios de buques. Esto se aplica especialmente al sistema de alerta de protección del buque y al mecanismo para responder en caso de alerta.

8 La presión para lograr el cumplimiento en tiempo oportuno no se limita a los propietarios de buques y a las Administraciones. Ya sea que estén a cargo de la Administración misma o de las organizaciones de protección reconocidas, existe una escasez de inspectores con formación y, lo que es aún más importante, una falta tanto de formación como de experiencia para realizar las inspecciones de protección. Este problema sólo puede empeorar a medida que aumenta el número de buques que requieren una certificación, durante los próximos y decisivos meses.

9 Desde el punto de vista técnico, existe un número creciente de buques con SIA y algunos capitanes han comenzado a señalar de que el sistema está brindando una valiosa información puente a puente. Sin embargo, algunas Administraciones han señalado que los datos enviados por un número importante de buques son erróneos. En muchos casos, los datos "permanentes" del propio buque, tales como el curso y la velocidad son evidentemente incorrectos y ello indica un problema generalizado en la etapa de instalación. También se han presentado situaciones en las que los datos relativos a la travesía han estado desactualizados o resultado incorrectos. Esta cuestión se está abordando mediante una mayor toma de conciencia en el sector, pero también se insta a los Estados de abanderamiento a que se aseguren de que los buques que enarbolan su pabellón incorporen correctamente los datos SIA. El aumento del uso del SIA por las autoridades en tierra es demasiado lento, y se insta a los Estados ribereños a que examinen las ventajas de ese sistema a fin de mejorar sus servicios de reglamentación del tráfico marítimo y los sistemas de organización del tráfico.

10 Con vistas al futuro, la fecha de implantación del 1 de julio de 2004 debería representar un momento decisivo a partir del cual el sector naviero, en su conjunto, cumplirá totalmente con el Código. El sector está trabajando con miras a esa fecha. Sin embargo, existe una creciente inquietud por cuanto muchos factores, que exceden el control del sector, pueden plantearse o presentarse antes de esa fecha. Dos ejemplos clave son el registro sinóptico continuo y la aprobación portuaria. Para que un buque que haga escala en un puerto a partir del 1 de julio de 2004 pueda dar cumplimiento a las prescripciones pertinentes, el registro sinóptico continuo ya debe estar a bordo y la aprobación de protección portuaria para, como mínimo, el puerto de escala anterior en poder de la OMI. Esto indica que tales elementos deberían estar en vigor a finales de abril de 2004.

### **Conclusión**

11 El sector ha aceptado la obligación de cumplir con el plazo del 1 de julio de 2004. Dicho cumplimiento exige un compromiso correspondiente de los Estados de abanderamiento, de los puertos y de otras partes interesadas, con responsabilidades en el proceso de protección.

### **Medidas cuya adopción se pide a la Asamblea**

12 Se pide a la Asamblea que tenga a bien tomar nota de lo que antecede y adoptar las medidas que considere oportunas.