

Código PBIP. Implicaciones legales.



Ángel Ramos Brusiloff
Presidente IIDM

www.institutoiberoamericanodederechomaritimo.com

INTRODUCCION

Sirve la presente para saludarles y manifestarles mi aprecio sincero por permitirme compartir con ustedes en tan magno evento.

Mi ponencia se refiere a las Implicaciones Legales del Código PBIP para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. En primer lugar me referiré muy brevemente a sus antecedentes. En segundo lugar, a las obligaciones, medidas especiales, responsabilidades, etc.

Finalmente, Un punto que detendremos vuestra atención, se referirá a la vinculación con los contratos de fletamento, los clubes de protección e indemnización, los suplidores, agentes y su vinculación jurídica.

Esperamos poder llenar el cometido de esta ponencia.

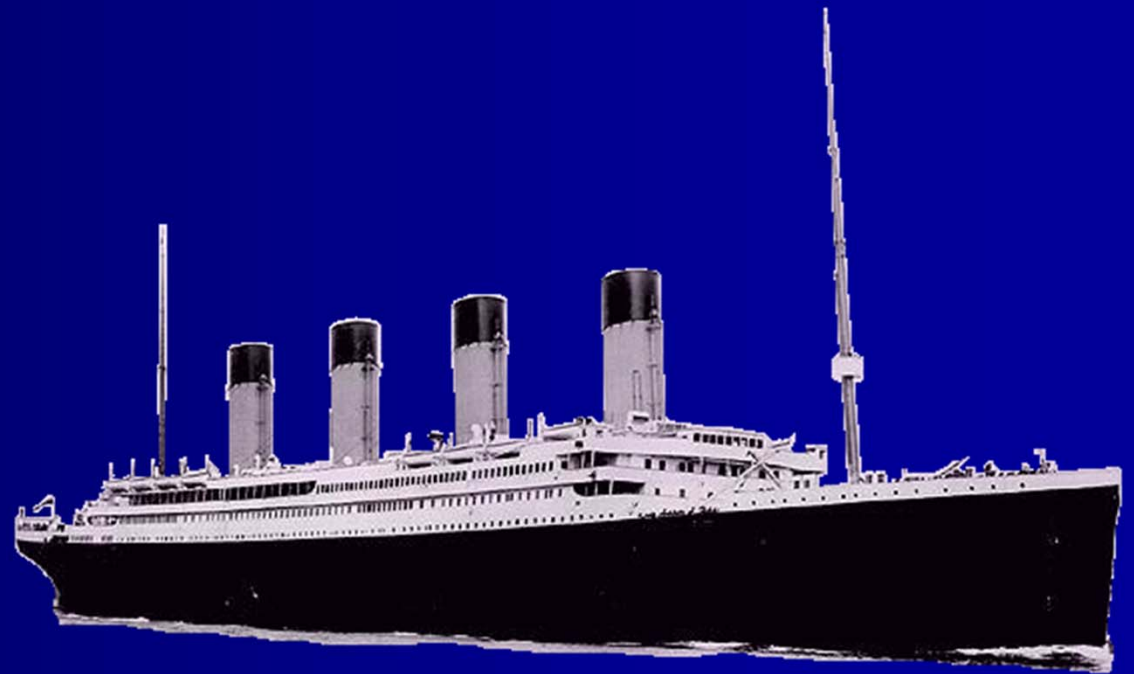
I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

- Convenio Sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes de 1972.
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 Modificado por el Protocolo de 1978 (Marpol 73/78).
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
- Código Internacional de Gestión de la Seguridad Marina (IGS) y las enmiendas de mayo de 1994 sobre la Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques.
- Enmiendas de 1995 sobre la Estabilidad de los Buques.
- Enmiendas de 1996 que sustituye el Capítulo III.

- Enmiendas de junio de 1997 sobre los Servicios de Tráfico Marítimo (STM).
- Enmiendas de 1999 sobre Medidas de Seguridad Adicionales Aplicables a los Buques Graneleros.
- Enmiendas de 1998 sobre Estabilidad, Compartimiento, Instalaciones de Máquinas Eléctricas y Radiocomunicaciones.
- Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar de 1978 y sus modificaciones.
- Convenio Internacional Sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos de 1979.
- Medidas para Prevenir Actos Desleales que Amenacen la Seguridad de los Barcos y de sus Pasajeros. (Res. A. 584 (14)).

II.- ANTECEDENTES DE LA NAVEGACIÓN Y DE LA AERONAVEGACIÓN

- Titanic



■ Torrey Canyon





•Prestige



Achille Lauro





■ 11 de septiembre del 2001.





III.- CÒDIGO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN PARA LAS EMBARCACIONES E INSTALACIONES PORTUARIAS.

Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) celebrada en Londres, del 9 al 12 de diciembre del 2002.

Enmienda al Convenio SOLAS del 1974. Capítulo XI-2 sobre medidas especiales para incrementar la Protección Marítima y el nuevo Código Internacional para la Seguridad de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

Objetivos: Proporcionar un Marco Regulatorio Internacional consistente, para evaluar riesgos. Evitar que a través de buques, instalaciones portuarias de cargas y pasajeros, se cometan atentados terroristas y otros actos ilícitos y coordinar medidas de cooperación entre los Estados Miembros para enfrentar nuevas amenazas.

IV.- MEDIDAS ESPECIALES

Obligación de los Estados Contratantes a Implementar el Código Internacional de Seguridad de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP).

Garantizar la protección de la seguridad marítima.
Establecer los niveles de protección de las instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio.

Garantizar el suministro de información sobre los niveles de protección a todos los buques con derecho de enarbolar su pabellón.

Establecer y proporcionar información sobre los niveles de protección a las instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio y a los buques antes de su entrada y durante su permanencia en uno de sus puertos.

Actualizar la información en función de las circunstancias

V.-OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES

- Establecer el Nivel de Protección Aplicable.
- Aprobar el Plan de Protección del Buque.
- Verificar el cumplimiento de los Buques.
- Emitir el Certificado Internacional de Protección del Buque.
- Designar un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.
- Los administradores deben proveer niveles de protección y asegurar la provisión de información del nivel de protección, a los buques titulares para enarbolar su bandera.

- Obligación del Capitán del Buque de obedecer los niveles de protección del Estado contratante.
- La Compañía debe cerciorarse de que el Capitán disponga de informaciones suficientes para ser la persona mediante la cual funcionarios debidamente autorizados por un Gobierno Contratante puedan obtener informaciones sobre el buque.
- Equipamiento de un Sistema de Alerta de Protección del Buque. Buque-Tierra.
- Designación de una Organización de Seguridad Reconocida (OPR).

■ VI.- Planes de Protección.

A) Marítima

- Exigencia especial para el mantenimiento de las medidas de protección tanto para los buques como de las instalaciones portuarias.
- Los buques para obtener su certificación requieren la elaboración de un Plan de Protección Marítima.

B) Del Buque

- Prevenir la introducción de armas, sns y dispositivos.
- Zonas restringidas.
- Procedimientos para enfrentar la amenaza y continuar operando.
- Procedimientos plan, formación, ejercicios, interfaz, etc.
- Identificación del Oficial de Protección del Buque (OPB) y de la Compañía (OPC).

C) DE LA INSTALACION PORTUARIA.

- Plan de Protección.
- Identificación de posibles amenazas.
- Priorizar medidas correctivas.
- Identificar puntos vulnerables.
- Prevenir la introducción de armas, sns y dispositivos.
- Acceso de personas.
- Procedimientos para enfrentar amenazas, evacuación, procedimientos, etc.
- Identificación del OPIP.

VII.-Medidas de Control y Cumplimiento

- Control de los Buques en Puerto.
- Buques que desean entrar en un Puerto de Otro Gobierno Contratante.
- Medidas de Control y Penalidades.
- Acuerdos Alternativos sobre Protección.
- Tecnología: Automatic Identification System (SIA) y Sistema de Identificación de Vehículos y Carga (VACIS).
- Otras Disposiciones aplicables: ISM, IMDG, CSI, BASC, CTPAT, MTSA, Green Lane Maritime Cargo Ship, Falt-65 y sus enmiendas.

VIII.-Medidas de Control y Penalidades

- Los funcionarios competentes de un Estado podrán frente a un buque que presente una amenaza: inspección del buque, demora del buque, restricción a sus operaciones o expulsión del buque del puerto.



- Exigir la información del certificado válido, el nivel de protección y medidas especiales previas. Frente a una negativa se puede expulsar del puerto.
- Dentro del mar territorial dominicano se podrá inspeccionar el buque.
- Sin embargo, en este aspecto podrían suscitarse serias complicaciones de competencia del derecho internacional.

IX.- Implicaciones legales.

- Cumplimiento de las disposiciones.
- Transporte de Mercancías.
- Contratos de Fletamento.
- Coberturas de los Clubes de Protección e Indemnización.
- Entrega de documentos clasificados.

Cumplimiento de las disposiciones.

- No existen sanciones o multas como tales que sancionen los incumplimientos de los armadores. Sin embargo, su falta de cumplimiento a las exigencias del PIBP puede ocasionar la no operatividad del buque o su expulsión de un puerto con todas las implicaciones legales que ello conlleva.
- Las Medidas de Protección establecidas en la Regla 9 del Capítulo XI-2 se encuentran:
 1. Inspección;
 2. Detención;
 3. Remoción;
 4. Expulsión;

Responsabilidades y Riesgos:

1. Responsabilidad del Estado, de la Autoridad y del Capitán del Buque; Aspectos contractuales. Solvencia.
2. Responsabilidad sobre el Buque y la Carga.
3. Responsabilidad de los operadores de la terminal.
4. Cumplimiento de los Planes de Protección.
5. Conflictos de competencia.
6. Conflictos internacionales.

El párrafo 3.5 de la Regla 9 del Capítulo XI-2 permite encauzar por ante los tribunales a los puertos por sus faltas o negligencias.

B) Transporte de Mercancías.

B.1) La Haya- Haya Visby/Hamburgo

- **Debida diligencia.**
- El armador no puede excluir su responsabilidad frente al hecho negligente de un tercero, sea el Oficial de la Compañía de Seguridad o del Oficial de Seguridad del Buque.
- **Condiciones de navegabilidad.**
- Bajo el Código PBIP el armador no puede exonerar su responsabilidad por la falta de competencia o comportamiento inadecuado de un tripulante que haga la nave innavegable.
- **Dotar, equipar y suministrar el buque.**
- Al igual que la Reglas de dotar a la nave con una tripulación competente, el armador es responsable por el correcto manejo, mantenimiento y operación de un sistema de seguridad idóneo.

Demora y Desviación.

- La demora y el desvío injustificado de las naves puede ser un causante de responsabilidad. Sea para el Capitán de la Nave y el Armador que podrían usar la defensa del hecho del príncipe o el propio Estado o Autoridad que tendrían que asumir su defensa bajo el sustento del hecho probable y su competencia en proceder a realizar la detención u ordenar la expulsión del buque.

Contratos de Fletamento

- En estos casos se intentarán presentar los contratos de fletamento intervenidos que establecen las causales de las demoras o desvíos, las responsabilidades de los armadores o capitanes, la forma de calcular estos daños, (lay-time), cese del pago del flete (off-hire), la cláusula Himalaya, etc.
- Veamos algunas características de los contratos de fletamento y las distintas implicaciones jurídicas que acarrearán con la implementación del Código PBIP.
- Cláusula Gencon.
- Frente a la responsabilidad de navegabilidad del buque a cargo del armador, la responsabilidad de obtener el Certificado Internacional de Seguridad del Buque, lo hace responsable de cumplir con tales obligaciones.

Formato NYPE. Cláusula Off-Hire.

- La cláusula de cancelación prevista en
- La forma NYPE de fletamento resulta relevante, ya que puede ser ejercido por un período razonable y de buena fe.

Fletamento por viaje. Estadía de Puerto.

- Al momento de dar la Notice of Readiness válida el Lay-Time comienza. Sin embargo, por razones de cumplimiento del PBIP no se da, entonces el período no comienza.
- Podría tener implicaciones jurídicas distintas el hecho de que por incumplimiento del buque se retarde la descarga y desestiba.

Fletamento por Tiempo.

BIMCO recomienda en este fletamento para el cumplimiento del PBIP, los siguientes requisitos:

1. Cumplimiento del PBIP;
2. El fletador puede exigir al fletante el certificado;
3. El fletador debe presentar al fletante los datos de identificación y contacto con el Oficial de Seguridad de la Compañía;
4. El fletante es responsable de los gastos, daños y perjuicios que puedan acarrear su incumplimiento.

Coberturas P & I.

- Frente a la implementación del Código PBIP nuevas exigencias han surgido para las coberturas de seguro y en especial para los Clubes de Protección e Indemnización.
- ¿Cuales son las coberturas reconocidas por las aseguradoras con la implementación de este nuevo ordenamiento jurídico, tanto desde el punto de vista de riesgos hostiles, guerra y terrorismo?
- ¿Cuál es la situación que se presenta bajo la protección del buque que pueda causar reclamaciones de casco y maquinaria?
- ¿Se negarán los clubes a prestar cobertura sobre estos conceptos?
- Al momento de una demora, retardo o daño a la carga o a la mercancía, ¿estarán estos riesgos cubiertos por el seguro y los clubes de protección?

¿Qué sucedería con la responsabilidad de las autoridades, del capitán, del armador o del fletante cuando se rechaza el atraque de un buque, es devuelto, remitido a otro puerto o inspeccionado y que esto sea causante de un daño?

¿Qué medidas están implementado los P & I?

Por lo menos podemos hacer mención de que algunas asociaciones mutuales han modificado sus reglas: por ejemplo:

1. La exigencia de mantener los certificados de seguridad.
- 2 La presentación del certificado antes de prestar una garantía.
3. Renovación de la cobertura con la presentación del Certificado Internacional de Protección del Buque.

Entrega de Documentos

- La implementación del Código exige una gran cantidad de documentación para los armadores y capitanes de buques.
- También establece la protección de registros a fin de evitar acceso o revelación no autorizada.
- La entrega de documentos con ciertos privilegios o revelación de los mismos estará sujeta a la legislación interna de cada país.

Freights Forwards y suplidores

- La implementación del PBIP puede ocasionar una vinculación directa con este sector. Aquí intervendría el tipo de contrato internacional de venta de mercadería y/o del fletamento.
- Bajo las cláusulas de exoneración de responsabilidad el Freight Forward solo puede ampararse cuando el transportador ha cumplido con el Código PBIP.
- Los suplidores deberán conforme el tipo de contrato intervenido con el comprador establecer una cláusula exonerativa de responsabilidad para los casos de retardo o incumplimientos del armador, del capitán o por los retardos normales que la implementación del Código hará efecto en el transporte de mercancías.

Conclusiones.

- Los Estados, autoridades, operadores, agentes navieros, etc. deben realizar estudios de capacitación para no tan solo lo concerniente a la elaboración de los planes de seguridad y protección, sino para el conocimiento de las implicaciones jurídicas que este nuevo ordenamiento jurídico nos trae.
- Esto incluye a los suplidores, aseguradores y exportadores que requieren conocer todo este régimen legal de implicaciones nacionales e internacionales.
- Ponderar los planes de protección tomando en cuenta la legislación internacional y nacional.

- Evaluar las responsabilidades de los diferentes actores que intervienen en esta cadena operacional e implementar las normativas jurídicas que den seguridad a esta importante actividad.
- Hacer un estudio de factibilidad económica que determine el costo que requiera la implantación de esta iniciativa.

Muchas gracias.

Dr. Ángel Ramos Brusiloff
Presidente IIDM

a.ramosbrusiloff@gmail.com

www.institutoiberoamericanodederechomaritimo.com