



MATERIAL DE CAPACITACIÓN · SIG-C-013 · VERSIÓN 01

El Código PBIP

Protección marítima en el puerto · ISPS Code

Cinco charlas · Nivel concientización

Protección (security) no es seguridad (safety): el PBIP cuida de los actos ilícitos intencionales.

Objetivo, alcance y nivel

Para qué sirve

Que todo el personal que accede a un terminal comprenda el sistema de protección del que forma parte y sepa cómo actuar: qué es el PBIP, sus niveles, sus responsables y, sobre todo, cuál es el rol de cada trabajador.

A quién va dirigido

Todo el personal que trabaja o accede a un terminal portuario — gavieros, supervisores y personal de servicios— y personal nuevo en inducción. El contenido es genérico y didáctico, apto para uso interno y como material de divulgación una vez aprobado.

Las cinco charlas

- 1 ¿Qué es el Código PBIP y para qué sirve?
- 2 Los niveles de protección.
- 3 Quién es quién y qué documentos manda el PBIP.
- 4 La protección en la práctica: accesos, áreas restringidas e interfaz buque-puerto.
- 5 El rol del trabajador: concientización, conductas y qué reportar.

Nota de nivel

Curso de concientización. No sustituye la formación certificada del personal con funciones específicas de protección (oficiales), que en el Perú se acredita ante la APN.

No reproduce el Plan de Protección de ningún terminal —que es confidencial— y complementa, sin reemplazar, las reglas propias de cada instalación.

¿Qué es el Código PBIP?

Un conjunto de reglas internacionales para prevenir y detectar amenazas contra la protección de los buques y los puertos que participan en el comercio internacional. En inglés, ISPS Code: International Ship and Port Facility Security Code.

Su origen tiene fecha y motivo claros

2001

Los atentados del 11 de septiembre.

2002

La OMI —Organización Marítima Internacional— adopta el código.

2004

Entra en vigor el 1 de julio, como enmienda al Convenio SOLAS, Capítulo XI-2.

Hoy

De cumplimiento obligatorio para los países firmantes, entre ellos el Perú.

Parte A

Obligatoria: lo que hay que cumplir.

Parte B

De orientación: recomendaciones de cómo cumplirlo.

Y nos incluye a todos

Cualquiera que trabaje o acceda a un terminal está dentro del sistema PBIP. Por eso se exigen credencial, inducción y esta capacitación.

Protección no es seguridad

Es la confusión más común, y la que hay que dejar resuelta desde el principio.

SEGURIDAD

safety

Protege de los accidentes.

Caídas, cabos, cargas, incendios. Es lo que trabajamos en el PASSOMA y en los cursos de seguridad.

Cuida del accidente.

PROTECCIÓN

security • de esto trata el PBIP

Protege de los actos ilícitos intencionales.

Terrorismo, sabotaje, polizones, contrabando, robo, intrusión.

Cuida del acto malintencionado.

La prueba rápida: ¿seguridad o protección?

Un cabo roto

seguridad

Un polizón

protección

Un incendio

seguridad

Un paquete sospechoso

protección

Una caída

seguridad

Los tres niveles de protección

Indican cuán alto es el riesgo de un incidente y, por tanto, cuántas medidas se aplican. Los declara la autoridad —en el Perú, la APN— y a ellos se ajustan todo el puerto y los buques.

NIVEL 1

Normal

El habitual, de operación normal.

Medidas mínimas permanentes: control de accesos, credenciales, vigilancia y áreas restringidas. Es el día a día del terminal.

NIVEL 2

Reforzado

Cuando hay un riesgo mayor de incidente.

Medidas adicionales durante un tiempo: más controles, más inspecciones, más vigilancia y restricciones de acceso más estrictas.

NIVEL 3

Excepcional

Cuando un incidente es probable o inminente.

Medidas especiales por tiempo limitado, muchas veces con apoyo de las autoridades. Puede restringirse o incluso detenerse la operación.

¿Qué cambia para el trabajador?

A mayor nivel, más controles y más demoras: más revisión al entrar, más restricciones de movimiento, quizá acompañamiento en ciertas zonas. No es burocracia ni exceso: es la respuesta proporcional a una amenaza. El nivel lo comunica el OPIP; el trabajador lo conoce y lo cumple sin discutir.

Quién es quién en la protección

Tres responsables: uno en el puerto, uno en el buque y uno en la compañía.

OPIP

Oficial de Protección de la Instalación Portuaria

en inglés, PFSO

Responsable de la protección del terminal: implementa y mantiene el plan, coordina con los buques y las autoridades, y comunica el nivel de protección.

En el terminal

OPB

Oficial de Protección del Buque

en inglés, SSO

El responsable de la protección a bordo de cada buque.

En el buque

OCPM

Oficial de la Compañía para la Protección Marítima

en inglés, CSO

El responsable de la protección en la empresa naviera.

En la compañía

El que le importa al trabajador del puerto: el OPIP

Es la figura que hay que conocer, porque es el responsable de la protección del terminal, quien comunica el nivel vigente y a quien se reporta cualquier asunto de protección.

Los documentos del PBIP

El trabajador no maneja estos documentos, pero debe saber que existen y que su terminal opera bajo un plan aprobado.

Todo empieza con una evaluación

EPIP

Identifica los puntos débiles y las amenazas del terminal.



PPIP

El plan confidencial con todas las medidas, nivel por nivel.

Y su equivalente a bordo

PPB

Plan de Protección del Buque.

CIPB

Certificado Internacional de Protección del Buque (ISSC). Acredita que un buque cumple el PBIP; sin él, tiene serios problemas para operar en el comercio internacional.

DPM

Declaración de Protección Marítima (DoS). Acuerdo entre el buque y el puerto —o entre dos buques— que fija quién se responsabiliza de qué medidas durante su interacción, sobre todo cuando hay diferencia de niveles o alguna duda.

La idea de fondo: el terminal tiene un plan aprobado y un oficial responsable; el buque también; y entre ambos se coordinan.

La protección en la práctica

La protección no es un guardia en la puerta: es un sistema de capas, y cada trabajador es parte de él por el solo hecho de respetarlo.



■ Control de accesos

Solo entra quien está autorizado: credenciales, control por las puertas y registro de quién ingresa.

■ Áreas restringidas

Zonas de acceso limitado —el muelle, la zona de carga, los cuartos de control—, señalizadas. Se entra solo con autorización y por trabajo.

■ Inspección

De personas, equipajes, vehículos y carga, para detectar armas, explosivos u otros elementos no autorizados. A mayor nivel, más inspección.

■ Carga y provisiones

Que lo que sube al buque esté autorizado y no oculte algo ilícito: de ahí los precintos, las listas y la verificación.

El momento más sensible es la interfaz buque-puerto: cuando suben o bajan del buque personas, provisiones, carga y servicios. Ahí trabaja el gaviero.

Qué le toca a cada uno

El PBIP no lo cumplen solo los oficiales: lo cumple cada persona del puerto.

Portar y cuidar la credencial

Sin prestarla nunca ni dejar entrar a nadie con ella.

No dejar que alguien se cuele

Nadie entra «pegado» detrás de uno sin identificarse. Es el piggybacking.

Respetar las áreas restringidas

Se accede solo por motivo de trabajo.

Conocer y acatar el nivel vigente

Sin discutir las medidas adicionales.

No abandonar objetos

Ni dejar accesos abiertos sin vigilancia.

Cumplir las inspecciones

Sin discutir: a mayor nivel, más revisión.

El caso del gaviero es especial

Trabaja en la interfaz buque-puerto, uno de los puntos más sensibles del terminal: es ojos y oídos de la protección en el muelle. Un gaviero atento que reporta una anomalía es parte activa del sistema PBIP, no un simple espectador.

El ojo del trabajador: qué reportar

No tocar, no manipular y reportar de inmediato al supervisor o al OPIP. Si ves algo, di algo.

1 Personas sin credencial

Desconocidos o sin identificación en zonas restringidas.

2 Fotografías y preguntas

Alguien que fotografía o pregunta demasiado sobre la seguridad del terminal.

3 Bultos abandonados

Paquetes, bultos o vehículos abandonados o sospechosos.

4 Precintos violentados

Embalajes o precintos que han sido abiertos o manipulados.

5 Comportamientos extraños

Actitudes nerviosas o fuera de lugar.

6 Accesos forzados

Intentos de acceso no autorizado a cualquier zona.

Y un cierre que suma valor: la concientización PBIP es un requisito para acceder a los terminales y una credencial profesional reconocida en el sector. Protegerse y proteger el puerto es, también, cuidar el propio empleo.

Qué debe recordar el participante

- 1 El PBIP (ISPS Code) son reglas internacionales contra amenazas a buques y puertos; nació tras 2001 y rige desde 2004 como enmienda al SOLAS.
- 2 Protección (security) no es seguridad (safety): la protección cuida de actos ilícitos intencionales, no de accidentes.
- 3 Tres niveles: 1 normal, 2 reforzado y 3 excepcional. Los declara la autoridad; el OPIP los comunica y el trabajador los cumple.
- 4 Tres oficiales —OPIP, OPB y OCPM— y un plan confidencial, el PPIP, bajo el que opera el terminal.
- 5 La protección es un sistema de capas: accesos, credenciales, áreas restringidas, inspección y vigilancia.
- 6 No tocar, no manipular y reportar de inmediato. Si ves algo, di algo.

El gaviero trabaja en la interfaz buque-puerto: es ojos y oídos de la protección en el muelle.

Documentos y registros relacionados

Este curso complementa, sin reemplazar, las reglas de protección propias de cada instalación.

■ PPIP del terminal y sus reglas de acceso

El Plan de Protección de la Instalación Portuaria y sus reglas. Son documentos del terminal, y el PPIP es confidencial: este curso no lo reproduce.

■ SIG-C-007

Conocimientos básicos del puerto.

■ SIG-C-012

Formación de gavieros: la interfaz buque-puerto.

■ RHU-FO-001 y SIG-PG-001 PASSOMA

Registro de Capacitación y Entrenamiento, y el programa anual de seguridad, salud ocupacional y medio ambiente.

Control del documento

SIG-C-013 v01 · Documento del Sistema Integrado de Gestión de E. Sarmiento Consultores S.A.C. Elaborado por José A. Ramos Coral (Coordinador QHSE/SIG), revisado por Ernesto Sarmiento Murguía (Gerente de Operaciones) y aprobado por Ernesto Sarmiento Oviedo (Gerente General). Curso de concientización: no sustituye la formación certificada de los oficiales de protección, que en el Perú se acredita ante la APN.