

El código ISPS y los derechos de los tripulantes

Ricardo Rodríguez-Martos
Stella Maris

A raíz del ataque terrorista que sufrieron los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, La conferencia de gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en la Mar(SOLAS), 1974, adoptó en Londres, del 9 a 12 de diciembre 2002, enmiendas al anexo del convenio, especialmente en el nuevo capítulo XI-2 sobre medidas especiales para aumentar la seguridad marítima y el nuevo código para la seguridad de los barcos e instalaciones portuarias (ISPS código).

La conferencia adoptó también la resolución 11 sobre aspectos relacionados con el factor humano y el acceso a tierra de los marinos, urgiendo a los gobiernos firmantes a que, a la hora de aplicar el convenio SOLAS y el código ISPS, tuvieran en cuenta el factor humano y la necesidad de proporcionar protección especial a los marinos, así como la importancia crítica del acceso a tierra de estos.

Por su parte, el Comité de Seguridad Marítima, en su sesión 78 (12 a 21 de mayo, 2004), mandó a su Grupo de Trabajo de Seguridad Marítima examinar y proveer consejos adicionales sobre los aspectos específicos del desembarque de los marinos y el acceso a los barcos, bajo el código ISPS.

A los efectos se redactó un anexo en el que se encuentran las directrices en relación con el desembarque de tripulantes y el acceso de visitas a los barcos, tal como fue aprobado por el comité, exhortando a los gobiernos a hacerlo circular entre las autoridades designadas nacionales, las administraciones, los oficiales de las facilidades de la seguridad de los puertos, la industria marítima en general y todos los otros grupos con responsabilidad en la realización de medidas de seguridad marítima.

En el citado anexo se resaltaron los siguientes aspectos:

1. El temor de que las instalaciones portuarias, en el cumplimiento de las medidas de seguridad, vieran al barco y a los marinos como una posible amenaza, en vez de unos aliados en el nuevo régimen de seguridad.
2. Bajo ese aspecto se reconoció que podrían aparecer conflictos entre seguridad y derechos humanos, así como entre la seguridad y el tráfico eficiente de barcos y cargas en el comercio internacional, esencial para la economía global.
3. El preámbulo también llama la atención de los gobiernos contratantes para que en planes de seguridad aprobados se tenga en cuenta la necesidad de los

marinos de desembarcar y de tener acceso a servicios de bienestar, así como de asistencia médica en el puerto.

4. Por su parte, la sección A/16.3.15 del código ISPS manifiesta que un plan de protección de la instalación portuaria (PIIP) debe contener procedimientos para facilitar embarques, cambios de la tripulación y acceso para visitantes, incluyendo los representantes de los centros de asistencia para el bienestar de los marinos y de organizaciones de trabajo.

5. Desde una perspectiva práctica, también es importante que los servicios del puerto busquen un equilibrio entre las necesidades de seguridad y las necesidades del barco y su tripulación. Los servicios portuarios deberían asegurar la coordinación en el desembarque del personal del barco o los cambios de la tripulación, además de garantizar el acceso de visitas a los barcos, incluyendo a los representantes de centros de asistencia para el bienestar de los marinos y de organizaciones del trabajo, así como de aquellos que se ocupan del mantenimiento del equipo del barco y de la seguridad de sus operaciones, con operarios por previos a la llegada del barco.

Un enfoque unilateral en la seguridad de la instalación portuaria es contraria a las letras y el espíritu del código ISPS y tendrá consecuencias graves para el sistema del transporte internacional marítimo que es una componente esencial de la economía global. Además está escrito que el código ILO/IMO de la práctica de la seguridad del puerto recomienda que todos los miembros de la comunidad portuaria trabajen en cooperación.

6. Como tiene en cuenta la resolución 11 de conferencia de la conferencia SOLAS 2002, los gobiernos contratantes, al aplicar el SOLAS capítulo XI-2 y el código ISPS son requeridos a tener en cuenta el elemento humano, la necesidad de proporcionar protección especial a los marinos y la importancia crítica de su desembarque.

Por lo tanto, alienta a los gobiernos contratantes, a los Estados miembros de la OMI y a las organizaciones no gubernamentales (ONGs), que tengan estatus consultivo ante la misma, a que informen de cada situación en la que el elemento humano se vea desfavorablemente afectado por la aplicación de las directrices de SOLAS capítulo XI-2 y del código ISPS y lo comuniquen al Comité de Seguridad Marítima.

Está claro que la OMI ha tenido muy en cuenta las necesidades humanas de las tripulaciones y que ello forma parte del cumplimiento del código ISPS.

Lamentablemente, sin embargo, en distintos países, en muchos puertos, al aplicarse el mencionado código, se pasan por alto los derechos de los tripulantes, con el resultado de que estos ven seriamente recortadas las posibilidades de salir a tierra, así como de recibir visitas.

El propio Papa Juan Pablo II, con motivo del Día Internacional Marítimo, convocado por la OMI, hizo referencia expresa a la necesidad de que los

gobiernos, las instalaciones portuarias y las empresas marítimas, hicieran todo lo posible para cumplir con esos derechos legalmente reconocidos.

En el puerto de Barcelona, hasta la fecha, se están respetando en términos generales esos derechos.

Sin embargo, es importante que tengamos bien claro que la libertad de salir a tierra y la posibilidad de acceder a bordo para organizaciones laborales o de bienestar no puede ser nunca considerado como una concesión benévola por parte de un puerto o una terminal, sino un derecho que debe ser garantizado.

Debemos reflexionar sobre ello, pues en cualquier momento al aplicar las medidas de protección del código, pueden surgir problemas. Las terminales tiene que realizar unos controles y tiene que vigilar que el tránsito por ellas sea seguro. Ello puede ser causa de que en un momento dado, sin que medie ninguna mala voluntad, surjan problemas a la hora de asegurar ese libre tránsito para tripulantes y visitantes.

Un instrumento que puede ser de gran ayuda para compatibilizar la protección marítima con los derechos de los tripulantes es el convenio 185 de la OIT en materia de identificación de los marinos, previendo la instauración de unas tarjetas de identidad, conteniendo una información completísima sobre el tripulante, que podrá sustituir un visado en aquellos puertos en que sea exigido a los tripulantes para bajar a tierra. Lamentablemente este convenio hasta la fecha solo lo han ratificado Francia, Jordania y Nigeria. El Comité de Solidaridad dirige en estos días un escrito a la Presidencia del Gobierno pidiendo la ratificación de dicho convenio.

Para finalizar pediría desde aquí a la comunidad portuaria de Barcelona, a los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, que a la hora de proyectar sus planes de protección, tengan en cuenta al Comité de Solidaridad

El diálogo, que de facto ya se da a muchos niveles, será la mejor garantía para que el código ISPS pueda aplicarse debidamente ya fin de convertirse en un instrumento eficaz de protección marítima.