

## **El Código ISPS y los derechos de la gente de mar**

José María Rovira  
Capitanía Marítima

Buenas tardes Señoras y Señores,

En primer lugar me gustaría agradecer al Comité de Solidaridad de la Gente de Mar del puerto de Barcelona por permitirme participar en esta decimoséptima Jornada de la Gente de Mar toda vez que es para mi un honor poder estar aquí ante Uds. en representación de la Capitanía Marítima de Barcelona; sin embargo debería aclarar que la mayoría de las opiniones aquí vertidas por mi no obedecen a ninguna postura oficial y el único responsable de las mismas es el ponente que les esta hablando.

Además, me gustaría añadir que el tema propuesto es un de los focos de actualidad del mundo marítimo y el contrastar la afectación del Código ISPS (International Ship and Port Facility Security) con los Derechos de los tripulantes se me antoja como una reflexión obligada para las partes que intervienen en la implantación de dicho código, y de la cual estoy convencido que todos hoy aprenderemos algo.

Antes de todo permítanme una breve divagación genérica sobre la nueva normativa que se implanta en el mundo marítimo, en ocasiones, da la impresión desde mi punto de vista, que en su elaboración tendemos a no valorar cual puede ser la repercusión sobre el bienestar de las tripulaciones, y si bien me consta que representantes de sindicatos y organizaciones sociales están presentes en los procesos legislativos tanto nacionales como internacionales, en muchas oportunidades no se lleva a cabo un profundo análisis de las afectaciones que sobre la gente de mar puede tener la puesta en funcionamiento de nuevas reglas. Y esto ocurre, incluso, con determinadas prescripciones dirigidas a proteger la seguridad de las dotaciones de los buques; lo que nos puede recordar un poco a aquella consigna del despotismo ilustrado de “todo para el pueblo/tripulaciones pero sin el pueblo/tripulaciones”.

Dicho esto me gustaría adentrarme en un primer impacto que el ISPS representa y representará para el personal embarcado, se trata del eventual aumento de la carga de trabajo; empezando desde que en ciertos buques se les ha encomendado al personal a bordo desarrollar por si mismos la evaluación de protección del buque y la elaboración del Plan de Protección (PPB) hasta la implementación de los necesarios procedimientos y rutinas, así como el someterse a revisiones, auditorías y verificaciones de cumplimiento. Por consiguiente, al crearse nuevas funciones aparecen nuevas tareas que de no tener la debida correspondencia con un aumento de la dotación, significará que ciertos tripulantes deberán ocuparse de la labores de protección adicionalmente a las que ya ejercían y que en muchos casos ya se encuentran sobrecargadas. A este respecto debo comentar que lo observado en mi experiencia personal en las verificaciones de certificación es que en la mayoría de los casos no se han visto modificados el número de tripulantes por la implantación del ISPS salvo en contadas excepciones en algunos buques de cruceros.

En este sentido es justo reconocer que el código ISPS en su parte B abordó este asunto, incluyendo en su apartado 4.28 un recordatorio para las administraciones consistente en que al fijar las dotaciones mínimas de seguridad tengan en consideración el trabajo adicional que

significarán las medidas de protección del buque. Además es conveniente mencionar que aunque la parte B del Código tiene un carácter que podríamos denominar consultivo u orientativo, el Reglamento de la Comunidad Europea 725/2004 hace obligatoria esa adecuación de las tripulaciones.

Por tanto, nos encontramos con una cuestión que “a priori” tendría una fácil solución: el incrementar el personal de a bordo proporcionalmente a las exigencias de las nuevas tareas surgidas tales como control de accesos, rondas de vigilancia, inspección de zonas restringidas, y cuyo mecanismo de tutela esta perfectamente delimitado, recayendo en la administración a través de la asignación del certificado de tripulación mínima de seguridad.

Pero la práctica no es tan sencilla, la modificación de oficio este documento es una labor compleja y que puede significar que, cuando el armador no lo haga de “motu proprio”, se deba impulsar por la administración la enmienda del acto que lo dictó ante la eventual oposición de los navieros, y adentrándonos además en procedimientos de revisión de actos administrativos que son de una gran complejidad.

Por otro lado, y siguiendo el análisis de las repercusiones, nos encontramos con quizás con una de las consecuencias que más pueden preocupar a los tripulantes de los buques, toda vez que de la aplicación del código ISPS se puede conculcar el derecho del personal embarcado conocido como “shore leave” o permiso a tierra; así como la facilitación para llevar a cabo los cambios de personal.

Me gustaría centrarme en el primero, el permiso de bajar a tierra, puesto que la facultad para poder efectuar los relevos de las tripulaciones no me cabe duda de que contará con defensores de suficiente peso para poder preservarla.

Así pues, cabría plantearnos la siguiente pregunta ¿Compromete la implementación del ISPS el permiso a tierra de las tripulaciones?; la respuesta no es sencilla y a mi juicio sería que “no debería” salvo en situaciones de excepcionalidad. De esta forma, podemos comentar que en una primera lectura del clausulado del código, únicamente hallamos referencias sobre un impedimento real y significativo de movimiento de personas en los buques e instalaciones portuarias, en su parte B, cuando dicho texto realiza recomendaciones de acciones que pueden adoptarse cuando se alcance el nivel 3 de protección (recordemos que el las prescripciones obligatorias del Código se gradúan tres niveles de protección en función del riesgo en que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima).

La suspensión de embarco y desembarco, por tanto, se reserva para el máximo nivel de protección, es más, incluso al tratar de los Planes de Protección de las instalaciones portuarias el código hace mención expresa (apartado 16.3.15) a que se desarrollen procedimientos.. y cito textualmente “..para facilitar el permiso a tierra del personal del buque o los cambios de personas.....accesos visitantes, sindicatos....”, etc.

En definitiva, parece que la tendencia es suspender los movimientos de personas en momentos de excepcionalidad, nivel tres, como parece lógico. Dejando para los otros niveles un reforzamiento en el control de los accesos y los documentos de identificación.

Pero como se ha visto, estamos haciendo referencia a las guías facilitadas para implantar los Planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias, pero éstos se podrían separarse de los criterios generales e introducir medidas más restrictivas que impusieran

limitaciones para niveles inferiores al tres, cayendo en esta tentación para simplificar dichos planes o para demostrar un grado de cumplimiento esmerado sobre la protección. A mi juicio esta práctica debería evitarse porque cercenaría gravemente la posibilidad de esparcimiento de los marinos y, por ende, su bienestar, sin querer entrar en otras valoraciones que pudieran realizarse con respecto al factor fatiga y su reflejo en la seguridad operacional .

Debo mencionar, también, que en los aspectos relativos al permiso a tierra se está trabajando en foros internacionales en la revisión para la mejora de la documentación de identidad de la gente de mar. A este respecto, yo mismo tuve la oportunidad de asistir en junio del 2003 a la conferencia internacional celebrada en Ginebra bajo los auspicios de la Organización Internacional del Trabajo donde se debatió el proyecto de un nuevo convenio, donde se pretendía establecer un modelo uniforme de documento de identidad que sea universal y fácilmente reconocible pero que a la vez incorpore características de seguridad (marcas, filigranas, grabados láser, hologramas, etc..) que impida toda alteración o falsificación del documento y permita detectar con facilidad toda modificación del mismo. Además, en el borrador de dicho tratado se quería procurar garantizar el derecho del “permiso para bajar a tierra” de las tripulaciones salvo que existieran razones claras para dudar de la autenticidad del documento o por motivos “..de higiene, seguridad u orden público, o de seguridad nacional.”, y no subordinando, como norma general, el disfrute de dicho permiso a que los marinos sean titulares de un visado.

Es necesario resaltar que una preocupación que asaltó en la propuesta de convenio era el dirigirnos hacia un documento tan sofisticado (utilización de datos biométricos) que sea inalterable e infalsificable pero cuya producción no esté al alcance de la tecnología de ciertos países tanto para la expedición como para la verificación en los puertos, o que su obtención suponga un coste demasiado elevado para los marinos.

Por todo ello y a la vista de lo expuesto me gustaría concluir esta breve ponencia resaltando que es evidente que la implantación de las nuevas medidas sobre protección marítima pueden generar inquietud sobre su afectación de la vida a bordo y que esta inquietud puede traducirse en amenaza real al bienestar de los marinos si todos los agentes interesados -tripulantes, armadores, administraciones, sindicatos, organizaciones internacionales y movimientos sociales- no desempeñamos debidamente el rol asignado y no interpretamos las normas reguladoras de una forma sostenible para todas las partes.

El derecho de permiso de bajar a tierra es un bien que necesita ser preservado y protegido, porque forma parte consustancial de la vida del marino, y es, en mi opinión, un eslabón más de los que conforma el equilibrio en la seguridad del transporte marítimo, así como, estoy convencido de que no es necesario **en nombre de la protección marítima** que se conculque sistemáticamente dicho derecho, si las todas partes interesadas aplican de una manera racional la implantación del Código ISPS, haciendo uso de las facilidades que la tecnología nos proporciona hoy en día.

Muchas gracias por su atención,