



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

### Exposición de Motivos.

#### 1) Origen

La Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó el 12 de diciembre de 2002 el Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias, (Código PBIP), así como las enmiendas al convenio, relativa a las medidas especiales para incrementar la seguridad y protección portuarias y la interfaz buque puerto. El Código fue incorporado al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974/1978).

Estas normas constituyen un ordenamiento internacional que permitirá a los países detectar las amenazas terroristas que pretendan utilizar los buques y las instalaciones portuarias a dicho fin.

#### 2) El Código PBIP

El Código PBIP, se aplica a las instalaciones portuarias que prestan servicio a las naves que hacen viajes al exterior, se aplica también a los buques de alta velocidad, los buques de 500 toneladas a más y a las unidades móviles de perforación mar adentro. El Código PBIP tiene dos partes: Parte A y Parte B.

Fecha de obligado cumplimiento : 1º de julio de 2004

#### Parte A

De cumplimiento obligatorio en la que entre otras cosas indica las responsabilidades de los gobiernos, las compañías navieras y de los administradores portuarios:

Contempla entre otras tareas:

- a) La evaluación de los barcos y los puertos por parte del Estado.
- b) Elaboración del Plan de Protección Portuaria.
- c) Elaboración del Plan de Protección de los Barcos.
- d) Expedición y refrendo del Certificado Internacional de Protección del Buque.
- e) Expedición de la Declaración de Cumplimiento de una instalación portuaria y sus refrendos.
- f) Aprobación de los planes de protección de las naves y de las instalaciones portuarias.
- g) Determinar los niveles de protección que se aplica en un momento determinado a los buques y las instalaciones portuarias.





## MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

### Parte B:

Indica las orientaciones relativas a las disposiciones del capítulo XI-2 del Anexo del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, 1974, enmendado, y los lineamientos de elaboración de cumplimiento de la parte A.

### 3) Competencia

Corresponde al Gobierno designar a la autoridad responsable de la aplicación y el control de las prescripciones del código PBIP.

De acuerdo a la Ley N° 26620 (Ley de Control de las actividades marítimas, fluviales y lacustres), corresponde a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas la aplicación del código PBIP en lo que se refiere a los buques y las unidades móviles de perforación.

De acuerdo a la Ley N° 27943 (Ley del Sistema portuario Nacional) y el Decreto Supremo N° 003 – 2004 MTC (Reglamento de la Ley del Sistema Portuario) corresponde a la Autoridad Portuaria Nacional,(APN), dictar las normas reglamentarias para la aplicación del código, en lo que se refiere a las instalaciones portuarias.

### 4) Autoridad Portuaria Nacional.

El día 18 de marzo de 2004, en ceremonia presidida por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, quedó instalada la Autoridad Portuaria Nacional,(APN),.

Mediante Resolución Suprema N° 006-2004-MTC, y Resolución Suprema N° 007-2004-MTC publicadas en el diario Oficial "El Peruano" el 19 y 24 de marzo de 2004, respectivamente, se designó los miembros del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional, de acuerdo a los procedimientos establecidos en la Ley del Sistema Portuario Nacional y su Reglamento.

### 5) Propuesta presentada en el proyecto de Decreto Supremo.

La Autoridad Portuaria Nacional, deberá verificar antes del 1° de julio de 2004, la aplicación y cumplimiento del Código Internacional para la protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (Código PBIP)





## MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

en lo que se refiere a las Instalaciones Portuarias y la interfaz buque – puerto.

### 6) Señales claras, relativa a la lucha antiterrorista.

Para la implementación y aplicación del Código PBIP se requiere de la participación y coordinación, con las entidades del sector público y privado, por lo que es necesario expedir un Decreto Supremo que manifieste, de manera inequívoca, la voluntad del Gobierno peruano de participar activamente, mediante sus instituciones y la sociedad civil, en la lucha contra el terrorismo y el crimen organizado, que pretendan utilizar los puertos y los buques como vehículos para cometer delitos.

### 7) Vigencia de la norma sobre la legislación nacional.

El proyecto de Decreto Supremo, trata de incluir en la legislación nacional, los alcances de las prescripciones del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, (Código PBIP), cuya aplicación e implementación permitirá que las actividades del comercio exterior se desarrollen con normalidad y que los puertos, no sean un obstáculo para el comercio exterior, cuya meta de exportación, para el ejercicio de 2004, es de USD 10,000 millones, asumida por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

