

ASPECTOS PENALES DE LA ACTIVIDAD MARÍTIMA Y APLICACIÓN DEL PBIP EN VENEZUELA.

Dr. Idemaro González

CONSIDERACIONES GENERALES

- Aspectos Penales en la Actividad Marítima.
- Normas Penales en la Legislación Venezolana
 - Ley Sobre el Delito de Contrabando

Contrabando de Extracción

- Extracción de Petróleo o Minerales. “Art. 22: quien extraiga del Territorio Nacional y de mas espacios geográficos petróleo, **combustible**, minerales **o demás derivados**, sin cumplir las formalidades en las leyes y disposiciones que regulan la materia serán sancionadas con prisión de diez a catorce años.”

Sanciones Accesorias del Delito de Contrabando.

“Art. 25: son sanciones accesorias del contrabando :

El comiso de la mercancía objeto de contrabando, así como el de los vehículos, semovientes, enseres, utensilios, aparejos u otras mercancías usadas para cometer, encubrir o disimular el delito.

La pena de comiso de una Nave, Aeronave, Ferrocarril o Vehículo de transporte terrestre o acuático, solo se aplicara si su propietario tiene la condición de autor, coautor, cómplice o encubridor.”

Circunstancias Agravantes (Art. 26): las sanciones previstas en el capítulo 2 de la presente ley, serán aumentado en su mitad:

1. En la perpetración del delito de contrabando se haya utilizado un medio de transporte acondicionado o modificado en su estructura original con la finalidad de impedir o evitar el control aduanero. (Modificación o utilización de tanques de lastre y de agua potable de las naves).

- **Ley Orgánica Contra la Delincuencia Organizada**

- **Delito de delincuencia Organizada Art. 2 :**

- Delincuencia Organizada: La Acción u omisión de tres o mas personas asociadas por cierto tiempo con la intención de cometer los delitos establecidos en esta ley y obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico o de cualquier índole para si o para terceros.

Igualmente se considera delincuencia organizada la actividad realizada por una sola persona actuando como órgano de una persona jurídica o asociativa cuando el medio para delinquir sea de carácter cibernético, electrónico, digital, informático, o de cualquier otro producto de saber científico aplicados para aumentar o potenciar la capacidad o acción humana individual y actuar como una organización criminal con la intención de cometer los delitos provistos en esta ley.

Art. 20 : Las Naves, aeronaves o vehículos de transporte terrestre o contenedores utilizados por la delincuencia organizada para cometer delitos, será incautados preventivamente de conformidad con los pautados en esta ley. Se exonerara de tal medida cuando concurra circunstancia que demuestre la falta de intención del propietario. En todo caso se resolverá de conformidad con lo previsto en el Art. 312 del código Procesal Penal. En el Art. 16 de esta ley se establecen los delitos considerados de delincuencia organizada.

- **Ley Orgánica de Drogas.**

- **Art. 183:** Procedimiento especial en comiso de bienes (Nave).
- **Art. 186:** Devolución de bienes Incautados
- **Art. 187:** Bienes en estado de Abandono
- **Art. 188:** En caso de devolución de los bienes incautados los gastos ocasionados por el mantenimiento o conservación del bien correrá a cargo del titular del bien.

- **Ley Penal del Ambiente**

- **Art. 28:** Vertido ilícito
- **Art. 35:** Descargas contaminantes
- **Art. 39:** Omisión de aviso.
- **Art. 40:** Vertidos de Hidrocarburos

Artículo 24.- Medidas judiciales precautelativas. El juez podrá adoptar, de oficio o solicitud de parte o del órgano administrativo denunciante, en cualquier estado o grado del proceso, las medidas precautelativas que fuesen necesarias para eliminar un peligro, interrumpir la producción de daños al ambiente o a las personas o evitar las consecuencias degradantes del hecho que se investiga. Tales medidas podrán consistir en:

1°. La ocupación temporal, total o parcial, de las fuentes contaminantes hasta tanto se corrija o elimine la causa degradante, o se obtengan las autorizaciones correspondiente;

6°. La inmovilización de vehículos terrestres, fluviales, marítimos o aéreos, capaces de producir contaminación atmosférica o sónica; y

7 . Cualesquiera otras medidas tendientes a evitar la continuación de los actos perjudiciales al ambiente.

CODIGO PBIP Y SU APLICACION

- **CODIGO PBIP SIGNIFICA**

P= PROTECCION DE

B= BUQUES E

I= INSTALACIONES

P= PORTUARIAS

Este es una regulación de carácter internacional emitida por el comité de seguridad marítima de la OMI y de su grupo de trabajo, la cual promueve la prevención de actos terroristas que pongan en peligro la integridad de vidas humanas, buques o instalaciones portuarias, mediante un acto internacional de cooperación entre gobiernos contratantes, organismos gubernamentales, las administraciones locales, sectores navieros y portuarios.

ORIGEN DEL PBIP

- En diciembre de 2002, la conferencia diplomática sobre protección marítima adopta nuevas disposiciones del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, así como este código para incrementar la protección marítima.
- La organización marítima internacional en noviembre de 2001, tras los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de ese año, acordó que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

QUIENES ESTAN OBLIGADOS A CUMPLIR EL CODIGO

- Los gobiernos contratantes, organismos gubernamentales vinculados al sector naviero y portuario, utilizados para el comercio internacional.
- Buques dedicados a viajes internacionales.
- Buques de pasajeros incluyendo los de gran velocidad.
- Buques de carga incluyendo los de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 uab.
- Unidades móviles de perforación mar adentro.
- Instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques.

DEFINICIONES COMUNES EN EL CODIGO

- Plan de protección del buque.
- Oficial de protección del buque.
- Oficial de la compañía para la protección marítima.
- Oficial de protección para la instalación portuaria
- Plan de protección de la instalación portuaria.
- Nivel de protección aplicable.
- Declaración de protección del buque.
- Organización de protección reconocida.
- Suceso que afecta la protección marítima.

COMO SE ENCUENTRA DIVIDIDO EL CODIGO

- **PARTE A:** PRESCRIPCIONES OBLIGATORIAS RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES DEL CAPITULO XI-2 DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

Protección del buque:

1. Control de acceso a la nave
2. Control de embarco de personas y sus efectos
3. Vigilar las zonas consideradas como restringidas
4. Vigilar las zonas de cubierta y sus alrededores



7. Supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque
8. Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

**EVALUACION DE LA PROTECCION DEL BUQUE:
RENOCIMIENTO SOBRE LOS ASPECTOS DE
PROTECCION Y ABARCARA LO SIGUIENTE:**

1. Identificación de las medidas, procedimientos y actividades a bordo.
2. Identificación y evaluación de las actividades esenciales a bordo

3. Identificación de las posibles amenazas para las actividades a bordo de la nave o instalación portuaria y la probabilidad de que se concreten las mismas.
4. Identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

PLAN DE PROTECCION DEL BUQUE:

Todo buque llevara a bordo un plan de protección aprobado por la administración, este comprenderá tres niveles de protección definidos en el presente código, este plan se ocupara como mínimo de los siguiente:

- 1.- Identificación de la zona restringida y medida para prevenir el acceso no autorizado a los buques por las personas y cargas.
- 2.- Procedimiento para la interfaz con las actividades de protección de la instalación portuaria
- 3.- Procedimiento para informar de los sucesos que afecten la protección marítima.
- 4.- Procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallas en las medidas de protección aplicadas.
- 5.- Medidas previstas para que se introduzcan al buque armas o sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos.



OFICIAL DE PROTECCION DEL BUQUE:

EN CADA BUQUE SE DESIGNARA UN OFICIAL DE PROTECCION, LAS TAREAS Y RESPONSABILIDADES DEL ESTE SERAN LAS SIGUIENTES:

- 1.- Realizar inspecciones periódicas en las zonas consideradas como restringidas en la nave.
- 2.- Mantener y supervisar la implantación del plan de protección.
- 3.- Coordinar los aspectos de protección de la manipulación de la carga y de las provisiones del buque.
- 4.- Notificar todos los sucesos que afecten la protección en la instalación portuaria.

PROTECCION DE LA INTALACION PORTUARIA:

La instalación portuaria llevara a cabo las siguientes actividades:

- 1.- Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección de la instalación portuaria.
- 2.- Controlar el acceso a la instalación
- 3.- Vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de fondeo y atraque.
- 4.- Vigilar las zonas restringidas a fin de que solo tengan acceso a ellas las personas autorizadas.

5.- Manipulación de la carga y provisiones

6.- Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

PARTE B: ORIENTACIONES RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES XL-12 DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR.1974 ENMENDADO Y A LA PARTE A DEL PRESENTE CODIGO.

1.- Acceso al Buque del personal, los pasajeros, visitantes, entre otros. (Zonas)

1.1.- Escalas del Acceso

1.2.- Planchas Desembarco

1.3.- Rampa de Acceso

1.4.- Puntos de Acceso, puertas, ventanas.

1.5.- Amarra y cadena de ancla.

1.6.- Grúas y maquinaria elevadora.

NIVEL I: Comprobada la identidad de todas las personas que desean subir a bordo del Buque y la motivación para ello.

- Coordinar el buque con la Instalación Portuaria la designación de zonas seguras en las que puedan realizarse la inspección o registro de las personas, equipaje, efectos personales y vehículo.

- Separar las personas y efectos personales que hayan sido pasadas por los controles de las que aun no hayan sido sometidos a revisión.
- Separar los pasajeros que están embarcando de los que están desembarcando.
- Proteger mediante dispositivos de cierre, el acceso a los espacios sin dotación permanente adyacentes a zonas a las que tengan acceso los pasajeros y visitantes.

NIVEL II:

- Destinar más personal a la vigilancia de las zonas de cubierta durante las horas de inactividad para evitar el acceso no autorizado;

- Limitar el número de puntos de acceso al buque, identificando los que conviene cerrar y habilitando medios para protegerlos adecuadamente;
- Disuadir cualquier intento de acceder al buque por el costado que dé al mar, por ejemplo, apostando lanchas patrulleras en colaboración con la instalación portuaria;
- Establecer una zona restringida alrededor del costado del buque que dé a tierra en estrecha colaboración con la instalación portuaria;

NIVEL III:

- Limitar el acceso a un solo punto controlado;

- Autorizar el acceso únicamente de los encargados de hacer frente al suceso o a la amenaza de éste; dar instrucciones a las personas a bordo;
- Suspender el embarco o el desembarco;
- Suspender las operaciones de manipulación de la carga, entregas, etc.

ZONAS RESTRINGIDAS A BORDO:

- Impedir el acceso no autorizado;
- Proteger a los pasajeros, el personal del buque y el personal de las instalaciones portuarias u otras entidades cuya presencia a bordo esté autorizada;

- Proteger las zonas importantes para la protección dentro del buque; y
- Evitar la manipulación indebida de la carga y de las provisiones del buque.

Las zonas restringidas pueden ser, entre otras, las siguientes:

- El puente de navegación, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control definidos en el capítulo II-2;
- Los espacios que contengan equipo o sistemas de protección y vigilancia, o sus mandos, y los mandos del sistema de alumbrado;
- Los espacios de los sistemas de ventilación y aire acondicionado y otros espacios similares;
- Los espacios con acceso a los tanques de agua potable, a las bombas o a los colectores.

NIVEL DE PROTECCIÓN 1:

- Cerrar o proteger los puntos de acceso;
- Utilizar equipo de vigilancia para supervisar las zonas;
- Utilizar guardias o patrullas; y
- Utilizar dispositivos automáticos de detección de intrusos para poner sobre aviso al personal del buque de cualquier acceso no autorizado.

NIVEL DE PROTECCIÓN 2:

- Establecer zonas restringidas contiguas a los puntos de acceso;
- Supervisar continuamente el equipo de vigilancia; y
- Dedicar más personal a la guardia y el patrullaje de las zonas restringidas.

NIVEL DE PROTECCIÓN 3:

- Establecer más zonas restringidas a bordo, en las proximidades del suceso que afecte a la protección o del lugar en el que se sospecha que está la amenaza para la protección, a las que estará prohibido el acceso; y
- Registrar las zonas restringidas al efectuar un registro del buque.

MANIPULACIÓN DE LA CARGA:

- Evitar la manipulación indebida; y
- Evitar que se reciban y almacenen a bordo cargas que no estén destinadas a ser transportada.

NIVEL DE PROTECCIÓN 1:

- Inspeccionar sistemáticamente la carga, las unidades de transporte y los espacios de carga antes y durante las operaciones de manipulación de la carga;
- Efectuar comprobaciones para asegurarse de que la carga que se embarca coincide con lo indicado en la documentación correspondiente;

Las inspecciones de la carga pueden realizarse mediante:

- Examen visual y físico; y
- Equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

NIVEL DE PROTECCIÓN 2:

- Efectuar inspecciones pormenorizadas de la carga, los espacios de carga y las unidades de transporte;
- Intensificar las comprobaciones para garantizar que sólo se embarca la carga prevista;

Una inspección pormenorizada de la carga puede lograrse por los siguientes medios:

- Aumentar la frecuencia y minuciosidad de los exámenes visuales y físicos;
- Usar con más frecuencia equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y

- Coordinar las medidas de protección reforzadas con el expedidor u otras partes responsables, de conformidad con los acuerdos y procedimientos ya concertados.

NIVEL DE PROTECCIÓN 3:

- Suspender el embarque y desembarque de carga; y
- Verificar el inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas que se transportan a bordo, si las hay, y comprobar su ubicación.

ENTREGA DE LAS PROVISIONES DEL BUQUE:

- Garantizar que se comprueba la integridad del embalaje y de las provisiones del buque;

- Evitar que se acepten provisiones para el buque sin inspección previa;
- Evitar la manipulación indebida; y
- Evitar que se acepten provisiones para el buque que no se hayan pedido.

NIVEL DE PROTECCIÓN 1:

- Comprobar que las provisiones coinciden con los pedidos antes de que suban a bordo; y
- Asegurarse de que las provisiones del buque se estiban de forma segura inmediatamente.

NIVEL DE PROTECCIÓN 2:

Se deben establecer las medidas de protección adicionales aplicables a la entrega de las provisiones del buque, que se traducirán en comprobaciones previas a la recepción de las provisiones a bordo y en una intensificación de las inspecciones.

NIVEL DE PROTECCIÓN 3:

- Inspeccionar más extensamente las provisiones del buque;
- Preparar la restricción o suspensión de la entrega de provisiones para el buque; y
- Negarse a aceptar provisiones del buque a bordo.

VIGILANCIA DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE:

- Alumbrado;

- Guardias, vigilantes y personal de guardia en cubierta, incluidas patrullas; y
- Dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

Cuando se utilicen dispositivos automáticos de detección de intrusos, éstos deben activar una alarma visual y/o audible en un espacio con dotación o vigilancia permanente.

NIVEL DE PROTECCIÓN 1:

- El personal del buque debe poder ver más allá del buque, tanto hacia tierra como hacia el mar;
- La cobertura debe incluir la superficie del buque y los alrededores de éste;

- La cobertura debe facilitar la identificación del personal en los puntos de acceso; y
- La cobertura necesaria puede obtenerse mediante la coordinación con la instalación portuaria.

NIVEL DE PROTECCIÓN 2:

- Aumentar de la frecuencia y detenimiento de las patrullas de protección;
- Aumentar la cobertura e intensidad del alumbrado o el uso de equipo de protección y vigilancia;
- Asignar más personal a las guardias de protección; y
- Garantizar la coordinación de las lanchas patrulleras con las patrullas motorizadas o de a pie en tierra, si las hay.

NIVEL DE PROTECCIÓN 3:

- Encender todo el alumbrado del buque y el que ilumine sus inmediaciones;
- Encender todo el equipo de vigilancia de a bordo que pueda grabar las actividades en el buque y en sus inmediaciones;
- Prolongar al máximo el periodo de tiempo que pueda grabar el equipo de vigilancia;
- Preparar una posible inspección submarina del casco del buque; y
- Tomar medidas, tales como hacer girar lentamente las hélices del buque, si es posible, para evitar cualquier intento de acceso submarino al casco del buque.

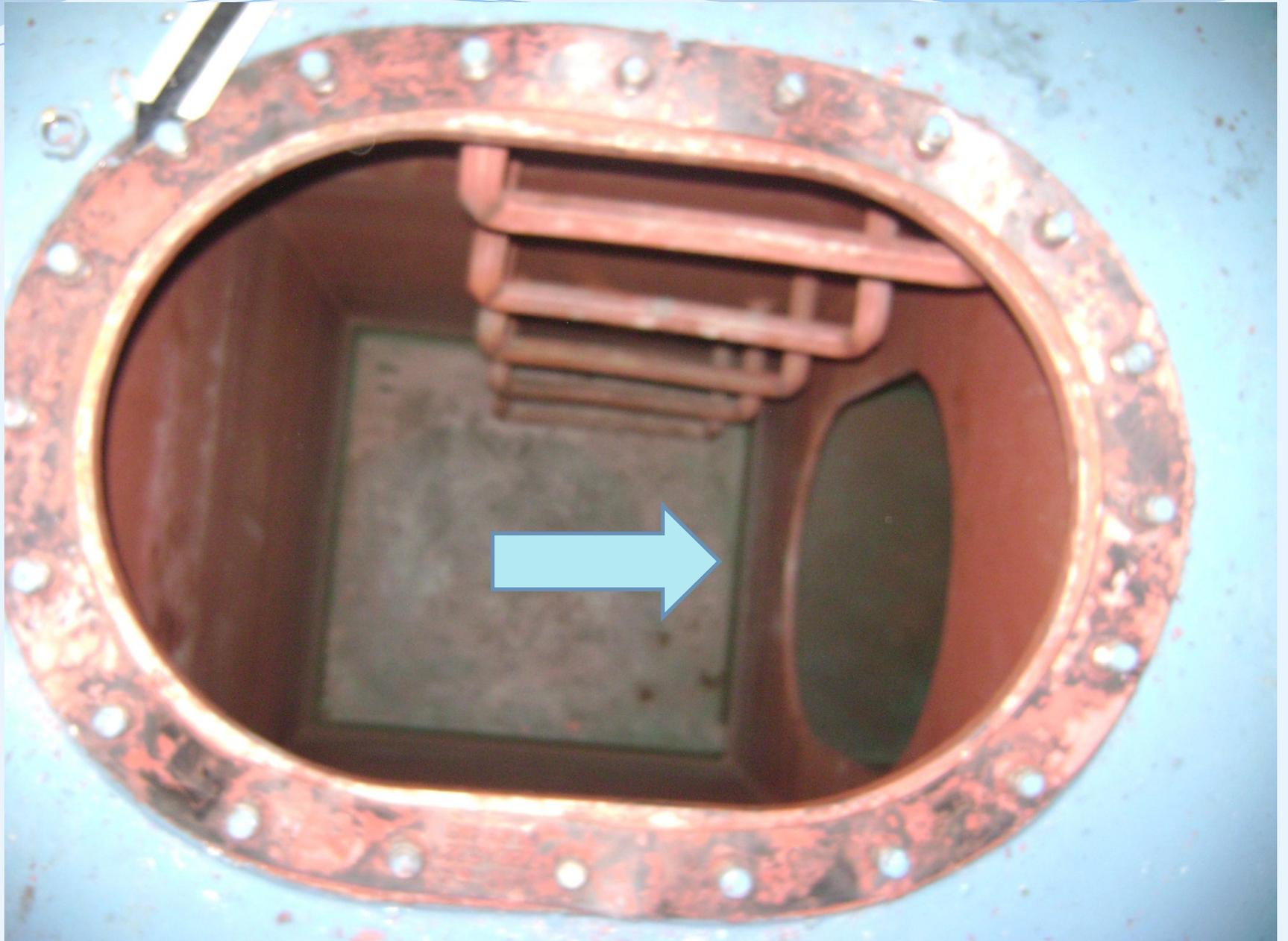
VIOLACIONES AL CODIGO PBIP

CASOS PRACTICOS

BUQUE 1

- **Nombre:** AQUA
- **Ubicación de sustancia:** Bolsos colocados en el Túnel del Timón
- **Puerto donde sucedieron los hechos:** Puerto Miranda, Municipio Miranda, Estado Zulia
- **Detención de la Tripulación e Incautación de la Nave:** se practico la detención de toda la tripulación y la incautación de la nave, posteriormente les fueron otorgadas una medida cautelar sustitutiva de libertad y ocho meses después fue dictado un archivo fiscal.
- **Año:** 2.010









BUQUE 2

Nombre: JIN YAO

Ubicación de sustancia: Empaques rectangulares elaborados de material sintético, colocados dentro del Túnel del Timón (Rompimiento de rejillas protectora del túnel del timón)

Puerto donde sucedieron los hechos: Transcoalsea, Municipio san Francisco, Estado Zulia

Detención de la Tripulación e Incautación de la Nave: se practico la detención de toda la tripulación y la incautación de la nave, durante cuarenta y cinco días y posteriormente se les dicto un archivo fiscal.

Año: 2.010







BUQUE 3

Nombre: MARIA L

Ubicación de sustancia: Bolsos tipo talega revestidos de guayas y mosquetones, ubicadas en el área del Túnel del Timón (No existe acceso desde la sala de maquinas hacia el túnel del timón)

Puerto donde sucedieron los hechos: Complejo criogénico de José, Estado Anzoátegui.

Detención de la Tripulación e Incautación de la Nave: se practico la detención de toda la tripulación y la incautación de la nave, durante cuarenta y cinco días y posteriormente se les dicto un archivo fiscal, dos meses después fue efectuada la entrega de la nave.

Año: 2.011









BUQUE 4

Nombre: NEREO

Ubicación de sustancia: Bolsos sintéticos, ubicados en el Tanque de Lastre de la Proa del Barco, fueron encontrados con dos polizones colombianos.

Puerto donde sucedieron los hechos: Complejo criogénico de José, Estado Anzoátegui.

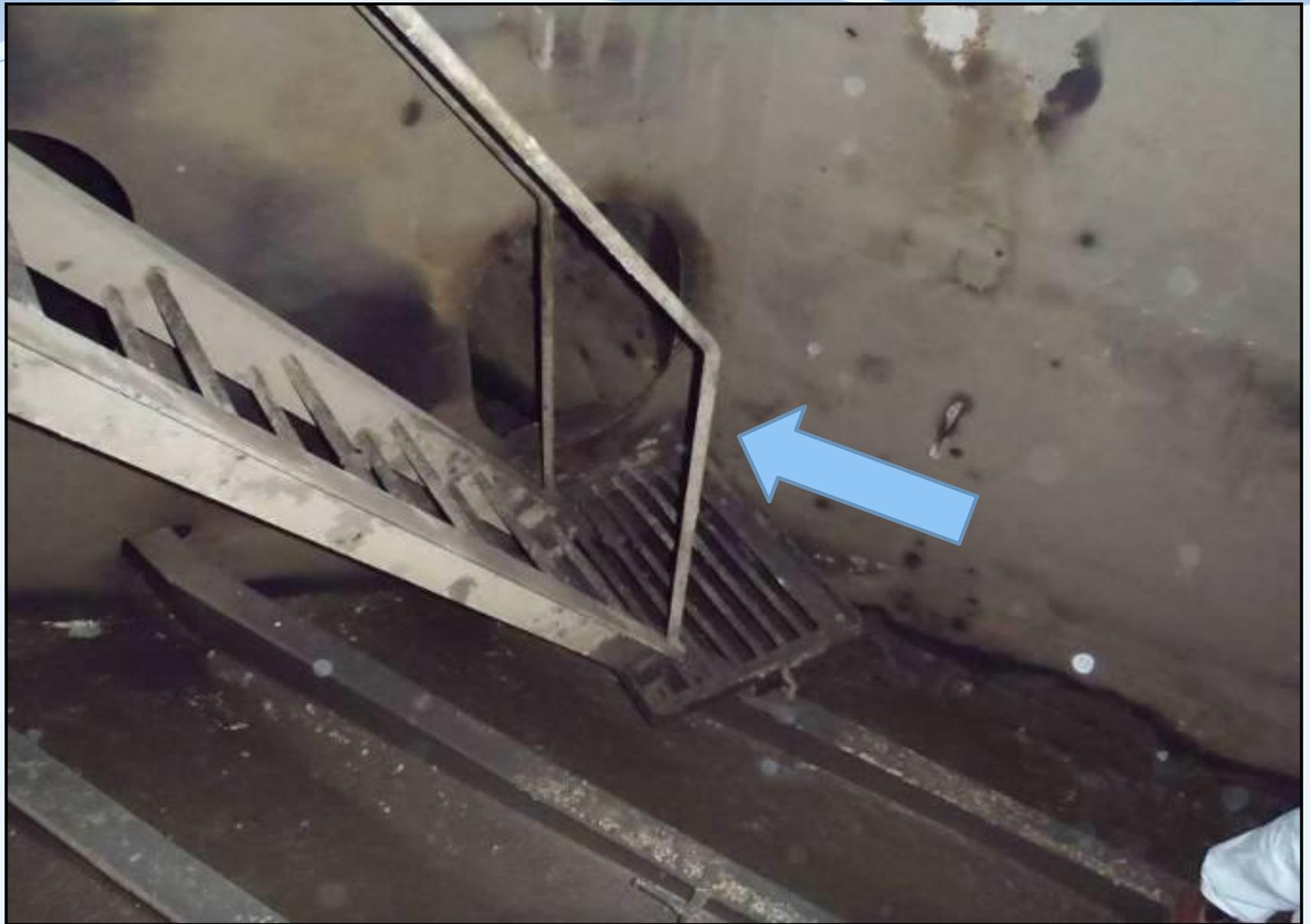
Detención de la Tripulación e Incautación de la Nave: se practico la detención de los dos polizones, tomándoles entrevista a los tripulantes de la Nave que en labores de resguardo localizaron a estos en el área antes señalada. No hubo detención de la tripulación ni incautación provisional de la Nave.

Año: 2.011



© PJE

vesseltracker.com





BUQUE 5

Nombre: JUERGEN SCHULTE

Ubicación de sustancia: Bolsos tipo talegas, ubicados en el Túnel del Timón, donde fueron violentadas las rejillas de seguridad encontradas en esa zona.

Puerto donde sucedieron los hechos: Muelle de Ferrominera en Puerto Ordaz, Estado Bolívar.

Detención de la Tripulación e Incautación de la Nave: se dicto medida de privativa de libertad a todas las personas que laboran en la sala de maquinas, a los demás tripulantes le fue dictada medida cautelar sustitutiva de libertad y se le otorgo libertad plena al capitán y al Primer Oficial de la Nave por ser estos los que notificaron el hallazgo a la Guardia Nacional.

Año: 2.011- 2012

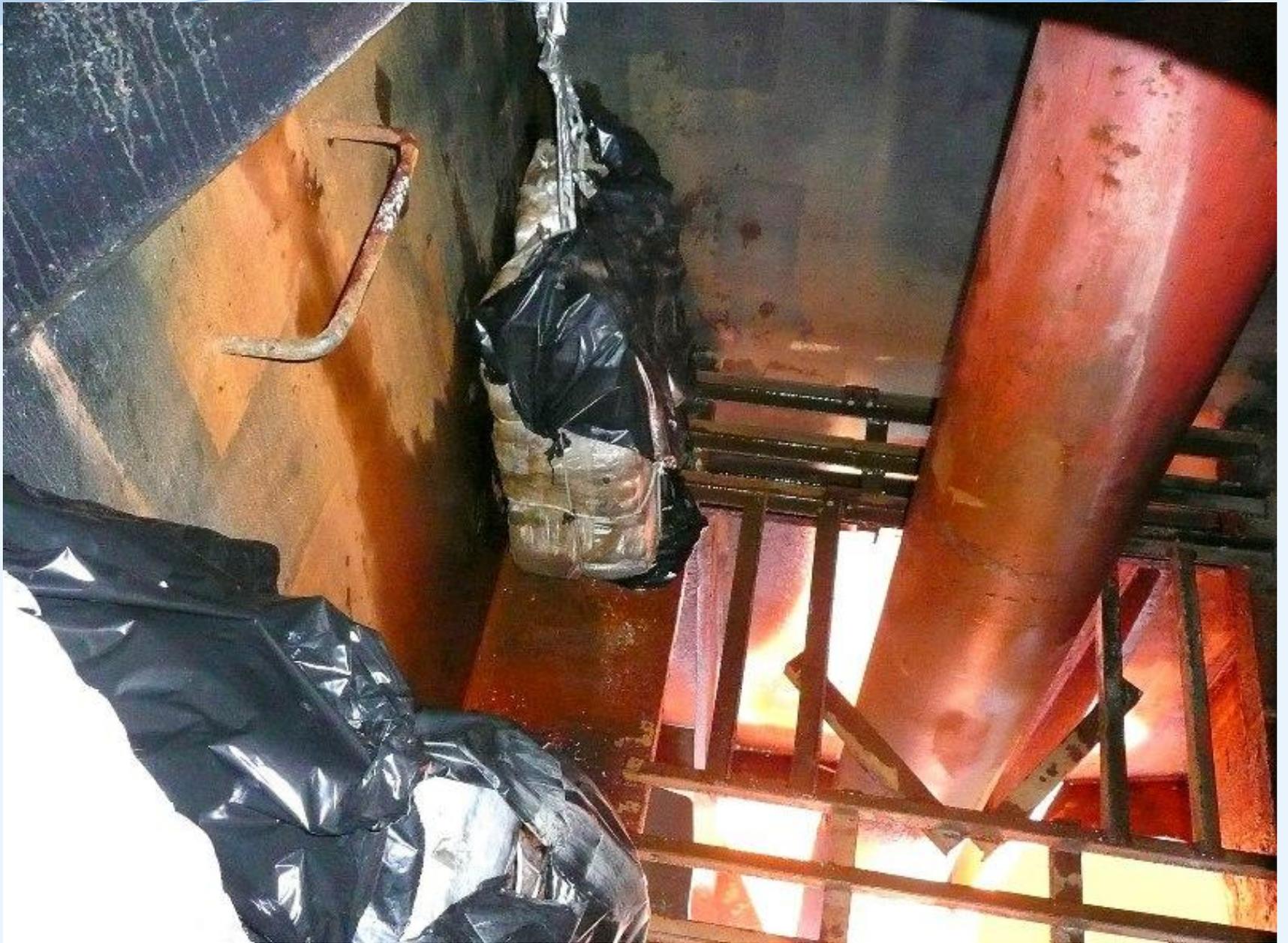


IMO 9146003

JUERGEN SCHULTE

MONROVIA





BUQUE 6

Nombre: KARELA SPIRIT

Ubicación de sustancia: Bolsos sintéticos, ubicados en el Túnel del Timón, donde fueron encontrados dos polizones colombianos.

Puerto donde sucedieron los hechos: Complejo criogénico de José, Estado Anzoátegui.

Detención de la Tripulación e Incautación de la Nave: se practico la detención de los dos polizones, tomándoles entrevista a los tripulantes de la Nave que en labores de resguardo localizaron a estos en el área antes señalada. No hubo detención de la tripulación ni incautación provisional de la Nave.

Año: 2.012



RECOMENDACIONES

- Colocación de cámaras digitales de alta resolución en cada uno de los puertos o zonas restringidas de estos, especialmente en el área donde se realiza el proceso de carga y descarga de la nave.
- Preservar esas imágenes mediante la creación de un archivo digital, ya que habitualmente son autoborrables, sin poder detectar a la personas o grupos de delincuencia organizada que vulnera los niveles de protección de la instalación portuaria o la nave.
- Efectuarles inspecciones sub acuáticas a todos los buques de bandera extranjera al momento de su llegada y de su salida de puertos nacionales, todo esto con carácter obligatorio y con presencia de la Guardia Nacional quien verificaría los mismos.

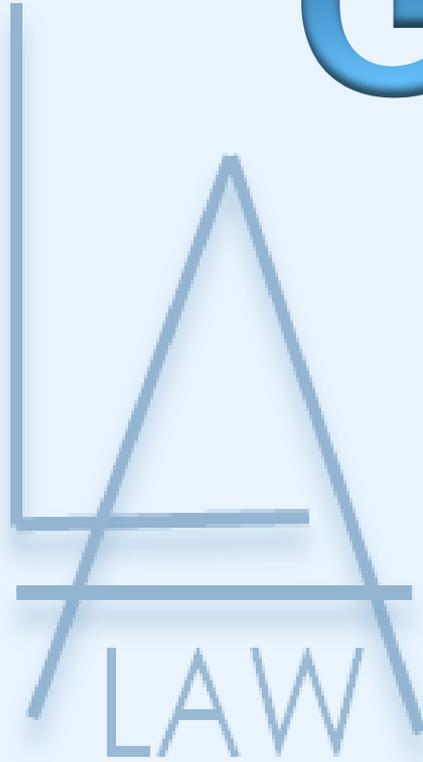
- Llevar un archivo digital de esta inspecciones, ya que deben ser entregadas copias de las mismas al Capitán de la Nave, a la Instalación Portuaria y a la Guardia Nacional.
- Exhortar a todos los armadores que efectúan cotidianamente viajes a Venezuela a colocar rejillas en el área del Túnel del Timón en caso de ser abierto y tener acceso interno.
- Precintar el área de escotilla de acceso de Túnel del Timón al efectuar la inspección subacuática de llegada, con un precinto cerrado especialmente para ello y que se levante un acta donde suscriba la colocación de dicho precinto de seguridad por parte de los oficiales de protección y seguridad del buque, oficial de protección y seguridad de la Instalación Portuaria y funcionarios de la Guardia Nacional, durante su estadía en Venezuela.

- Exhortar a los Armadores a la Colocación de cámaras de seguridad de alta resolución en la sala de maquinas y en el Puente de mando de la nave, que permita observar polizones o agentes externos que pretendan vulnerar las normas del código PBIP.
- Inspección ocular y levantamiento de actas suscritas por el Oficial de protección de Seguridad del puerto, de la nave y de Guardia Nacional en las zonas restringidas de la nave y del puerto donde se encuentra atracado.
- Adquisición de lanchas patrulleras con personal especializado que efectúen patrullaje cada 4 horas a las naves que se encuentren durante el proceso de carga o descarga de mercancías.

- El personal debe estar debidamente acreditado y hablar perfectamente el idioma inglés, esto por si existe hechos sospechosos proceder a tener una eficaz interfase buque – instalación portuaria.
- Colocación de barreras sonoras alrededor de la nave durante el proceso de carga si la misma se realiza mecánicamente y no manualmente. Esto permitirá alertar y generar una alarma a las Autoridades Portuaria, Militares y Policiales que se encuentran en el puerto.
- Acceso dactilar digitalizado a la Instalación portuaria de las personas vinculadas a la operación de carga y descarga (agentes navieros, aduanero, estibadores, de calidad de carga, armadores, fletadores, entre otros.



GRACIAS!



LAW ASSESSOR & CO.