

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL



ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

## **Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos\***

**Reunión tripartita de expertos sobre vigilancia, seguridad  
y salud en los puertos**

Ginebra, 2003

---

\* Este Repertorio de recomendaciones aún no han sido examinado por el Consejo de Administración de la OIT de acuerdo con procedimientos establecidos y por lo tanto no se puede considerar como definitivo.

---

## Prefacio

La Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Londres, 9-13 de diciembre de 2002) modificó el Convenio internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, de 1974 (SOLAS), añadiéndole un nuevo capítulo XI-2 sobre medidas especiales para reforzar la protección marítima. El capítulo XI-2 del Convenio SOLAS se completa con el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), el cual enumera, entre otras cosas, los requisitos relacionados con la protección de los buques y con la interfaz directa entre los buques y los puertos. Se ha encomendado a la Organización Marítima Internacional (OMI) y a la Organización Internacional del Trabajo que colaboren en el futuro sobre la cuestión de la protección global en las zonas portuarias. En la Resolución núm. 8 de la Conferencia del SOLAS 2002, titulada «Incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo (documentos de identidad de la gente de mar y labor sobre las cuestiones más amplias de la protección portuaria)», se estipula que es preciso abordar los dos elementos nuevos que figuran entre paréntesis. El presente Repertorio es producto de esta cooperación.

En su 91.<sup>a</sup> reunión (junio de 2003), la OIT adoptó el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), que prevé un documento de identidad mundial uniforme que permita identificar de manera segura y verificable a la gente de mar.

El Consejo de Administración de la OIT, en su 286.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2003) y la Comisión de Seguridad Marítima de la OMI, en su 77.<sup>a</sup> reunión (mayo-junio de 2003) establecieron un grupo de trabajo de partes interesadas para que elaboraran un repertorio de recomendaciones prácticas relativo a la protección portuaria. Este proyecto fue completado por el Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT, que se reunió en julio de 2003. El Consejo de Administración de la OIT decidió también que los resultados de este Grupo de Trabajo deberían hacerse oficiales en una reunión de expertos prevista para 2003, con miras a su adopción en dicha reunión. El mencionado Grupo de Trabajo estuvo integrado por gobiernos, empleadores y trabajadores, así como por otras organizaciones interesadas en la materia. Se distribuyó entre los Estados Miembros un proyecto de documento para examen y comentarios en octubre de 2003, antes de reunirse la Comisión de Expertos. Dichos comentarios se resumieron y presentaron ante los expertos en la reunión de diciembre de 2003.

El presente Repertorio de recomendaciones prácticas no tiene carácter vinculante y no pretende sustituir la legislación nacional, ni tener efectos en los principios y derechos fundamentales de los trabajadores contemplados en los instrumentos de la OIT, ni menoscabar el acceso de las organizaciones de los trabajadores a los puertos, las terminales y los buques.

Las recomendaciones prácticas contenidas en el presente Repertorio están destinadas a orientar a los responsables de la protección portuaria. Este Repertorio facilitará la identificación de los cometidos y tareas de los gobiernos, empleadores y trabajadores. El Repertorio contribuye a mejorar la protección portuaria, de conformidad con los principios y prácticas que figuran en el capítulo XI-2 y en el Código PBIP.

---

## **Indice**

Prefacio.....	iii
Abreviaturas .....	vii
1. Introducción .....	1
2. Ambito de aplicación y definiciones.....	3
3. Finalidad de las medidas de protección .....	5
4. Política en materia de protección .....	6
5. Cometidos y tareas .....	7
6. Nivel de protección .....	9
7. Evaluación de la protección del puerto (EPP).....	10
8. Plan de protección del puerto (PPP).....	11
9. Protección física del puerto.....	12
10. Sensibilización y formación en materia de protección.....	13
11. Confidencialidad y no divulgación de información .....	14

## **Apéndices**

A. Evaluación de la protección del puerto (EPP).....	15
B. El plan de protección del puerto (PPP) .....	24
C. Referencias.....	28

---

## Abreviaturas

CAPP	Comité asesor sobre la protección del puerto
EPP	Evaluación de la protección del puerto
MAAR	Matriz de análisis de amenazas y riesgos
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMI	Organización Marítima Internacional
OP	Objetivo potencial
PBIP	Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)
PPIP	Plan de protección de las instalaciones portuarias
PPP	Plan de protección del puerto
OPIP	Oficial responsable de la protección de las instalaciones portuarias
RPP	Responsable de la protección del puerto
SOLAS	Convenio internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, de 1974, modificado

---

## 1. Introducción

1.1. El presente Repertorio de recomendaciones prácticas sobre la protección en los puertos tiene como finalidad ayudar a los gobiernos, a los empleadores, a los trabajadores y a otros interesados a reducir la amenaza que representan los actos ilícitos para los puertos. El Repertorio da orientaciones encaminadas a elaborar y aplicar una estrategia de protección en los puertos que contribuya a neutralizar tales amenazas para la protección.

1.2. El Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos forma parte de una concepción integrada de la protección, la seguridad, y la salud en los puertos, por la que se incorpora la cuestión de la protección a los documentos de orientación existentes en materia de seguridad y salud.

1.3. El Repertorio aspira a promover entre los Estados Miembros un enfoque común para la cuestión de la protección en los puertos.

1.4. El Repertorio se propone ser compatible con las disposiciones del SOLAS y del Código PBIP y con las resoluciones adoptadas por la Conferencia del SOLAS, en 2002. Los términos utilizados en el presente Repertorio se especifican cuando difieren de los contenidos en el Código PBIP.

1.5. El presente Repertorio no pretende sustituir el Código PBIP. Extiende la cuestión de la protección en el puerto más allá del ámbito de las instalaciones portuarias para aplicarla al puerto en su conjunto.

1.6. Las medidas recomendadas en el presente Repertorio se aplicarán en todo el puerto, incluidas sus instalaciones, tal como se define en el Código PBIP; sin embargo, no deberían sustituir las medidas de protección vigentes en el puerto. La evaluación de la protección del puerto (EPP) y el plan de protección del puerto (PPP) deberían tener en cuenta las medidas de protección en las instalaciones portuarias, prestando particular atención a la relación entre cada una de ellas y el resto del puerto.

1.7. El presente Repertorio proporciona un método para definir puntos débiles con respecto a la protección del puerto, y determina cometidos, tareas y medidas de protección encaminados a disuadir, detectar y dar respuesta a actos ilícitos contra los puertos utilizados para el tráfico marítimo internacional, al:

1.7.1. Recomendar que las autoridades competentes lleven a cabo una evaluación de la protección en cada puerto.

1.7.2. Recomendar que se cree un comité asesor sobre la protección del puerto.

1.7.3. Recomendar que se prepare un plan de protección que verse sobre los puntos que se hayan determinado en la evaluación y que especifique las medidas de protección que han de aplicarse.

1.7.4. Aplicar directrices de protección en todos los sectores y funciones del puerto y a quienes trabajen en él, tengan relaciones comerciales con él y necesiten tener acceso al puerto o transiten por él, a saber: los trabajadores portuarios y otro personal del puerto, la gente de mar, los pasajeros y su equipaje, la carga, los materiales, los suministros, los vehículos y los aparejos inherentes al trabajo en la zona portuaria y fuera de ella.

1.7.5. Promover una sensibilización respecto de la protección en el puerto y una formación del personal que le permita desempeñar sus cometidos y tareas.

---

1.7.6. Lograr la máxima eficacia de las medidas de protección mediante la realización sistemática de simulacros, ejercicios, pruebas y auditorías de los procedimientos de protección, con el fin de determinar y corregir los fallos, los casos de incumplimiento y los puntos débiles.

1.8. Las orientaciones en materia de protección de los puertos que figuran en el presente Repertorio también pueden servir de base a efectos de la protección de las operaciones marítimas y de los puertos destinados al tráfico nacional.

1.9. El Repertorio ha de conformarse a la estrategia de los Estados Miembros en materia de protección y seguridad. Nada de lo que se dice en este documento deberá entenderse como un menoscabo de los derechos u obligaciones de los Estados en virtud de la legislación internacional ni comprometer la responsabilidad que incumbe, en el ámbito jurídico que les corresponde, a las organizaciones nacionales y locales o a otras autoridades y organismos, en materia de protección de la seguridad y los derechos de las personas, los bienes y las actividades.

1.10. El presente Repertorio no pretende afectar a los principios y derechos fundamentales de los trabajadores, enunciados en instrumentos de la OIT, ni menoscabar el acceso de las organizaciones de trabajadores a los puertos, los terminales y los buques.

1.11. El Repertorio no afecta a la obligación de acatar las disposiciones legales y reglamentarias nacionales aplicables.

---

## 2. Ambito de aplicación y definiciones

2.1. **Ambito de aplicación.** El presente Repertorio se aplica, en la forma apropiada, a todas las personas, organizaciones o entidades que actúen en el puerto, transiten por él o tengan cualquier otra razón legítima para estar en el puerto.

2.2. En la medida de lo posible, las **definiciones** que se emplean en esta parte del Repertorio concuerdan con las que figuran en el Convenio internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), de 1974, modificado. En esta sección se definen ciertos términos empleados en este repertorio para facilitar su uso.

2.3. **Puerto.** En este Repertorio, significa:

«La zona geográfica definida por el Estado Miembro o la autoridad designada, incluidas las instalaciones portuarias, tal y como se definen en el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), en la que se llevan a cabo actividades marítimas y de otra índole.»

2.4. **Autoridad designada.** Es la organización u organizaciones de carácter gubernamental, o el organismo u organismos de la administración, a los que el Estado Miembro haya asignado la responsabilidad en materia de protección de los puertos.

2.5. **Protección.** Se refiere a la situación en la cual se considera aceptable el nivel de riesgo.

2.6. **Amenaza.** Es la probabilidad de que vaya a cometerse un acto ilícito contra un objetivo concreto, tomando como base la intención y los medios de quienes lo cometan.

2.7. **Incidente de protección.** Es todo acto o circunstancia que influye en la protección del puerto.

2.8. **Nivel de protección.** Se refiere a la calificación del grado de riesgo de que se intente o se produzca un incidente de protección.

2.8.1. Nivel de protección 1: nivel en el que se mantendrán en todo momento unas medidas mínimas de protección apropiadas.

2.8.2. Nivel de protección 2: nivel en el cual se aplicarán medidas adicionales de protección apropiadas durante un determinado período de tiempo, por haberse agudizado el riesgo de un incidente de protección.

2.8.3. Nivel de protección 3: nivel en el cual regirán medidas específicas adicionales de protección por un tiempo limitado, cuando sea probable o inminente un incidente de protección, aun en el caso de que no pudiera localizarse el objetivo específico de que se trate.

2.9. **Responsable de la protección del puerto (RPP)**<sup>1</sup>. Persona o personas encargadas de dirigir y coordinar la protección en el puerto.

<sup>1</sup> La definición de oficial responsable de la protección de las instalaciones portuarias figura en la Parte A del Código PBIP, punto 2.1.8.

---

2.10. **Comité asesor sobre la protección del puerto (CAPP).** Comité creado por el Estado Miembro o la autoridad designada encargada, entre otras cosas, de actuar como órgano consultivo en materia de protección, y de participar en la formulación y aplicación permanentes del plan de protección del puerto.

2.11. **Evaluación de la protección del puerto (EPP).** Evaluación global, por parte del Estado Miembro o de la autoridad designada, de las amenazas, los puntos vulnerables, la capacidad, el grado de preparación y las medidas de protección vigentes en el puerto, que es una parte esencial de la preparación de un plan de protección del puerto.

2.12. **Plan de protección del puerto (PPP).** Documento escrito que detalla las medidas que deberían tomar el Estado Miembro o la autoridad designada y los miembros de la comunidad portuaria para reducir la fragilidad, contrarrestar las amenazas y responder a los incidentes de protección. Debería abordarse todo lo que influye en la protección del puerto y, cuando proceda, tenerse en cuenta asuntos relacionados con un plan de protección de las instalaciones portuarias o de otro plan de protección.

2.13. **Instalación portuaria.** Lugar determinado por el Estado Miembro o la autoridad designada en el cual tiene lugar una interfaz buque/puerto descrita en el Código PBIP.

2.14. **Infraestructura.** Este término se utiliza en su acepción más amplia e incluye las superestructuras, los servicios y las demás instalaciones.

2.15. **Información reservada en materia de protección.** Información que, si se difunde, puede poner en peligro la protección del puerto (comprende, entre otras cosas, la información que figura en los expedientes de personal o una información privilegiada o confidencial que pueda perjudicar a alguna persona u organización).



---

### **3. Finalidad de las medidas de protección**

3.1. La finalidad de las medidas de protección en los puertos es mantener un nivel aceptable de riesgo en todos los niveles de protección.

3.2. Las medidas de protección deberían estar dirigidas a reducir los riesgos y centrarse, en términos generales, en torno a procedimientos destinados a definir y controlar el paso a las zonas de acceso restringido y el acceso a otros puntos, lugares, funciones u operaciones vulnerables o delicados del puerto.

3.3. A efectos de la finalidad de las medidas de protección que pueden considerarse, cabe citar los siguientes ejemplos:

3.3.1. Vedar el acceso al puerto de personas que no tengan una razón legítima de estar en él e impedir a las que la tengan de entrar ilícitamente en los buques o en otras zonas de acceso restringido del puerto para cometer actos ilegales.

3.3.2. Impedir la introducción de sustancias y artefactos peligrosos y de armas no autorizadas en el puerto o en los buques que lo utilicen.

3.3.3. Evitar muertes o lesiones, o daños en el puerto, las instalaciones portuarias, los buques o la infraestructura portuaria, causados por artefactos explosivos o de otro tipo.

3.3.4. Impedir el uso indebido de la carga, el material esencial, los contenedores, los servicios de agua, electricidad, etc., los sistemas de protección, los procedimientos y los sistemas de comunicación que afecten al puerto.

3.3.5. Impedir la introducción fraudulenta de contrabando, drogas, narcóticos, otras sustancias ilegales y materiales prohibidos.

3.3.6. Impedir otras actividades delictivas como el robo.

3.3.7. Impedir la difusión no autorizada de material confidencial y de información sobre propiedad comercial o información que pueda menoscabar a la protección.

---

## 4. Política en materia de protección

4.1. Los Estados Miembros deberían preparar una «declaración de política en materia de protección en los puertos» que sienta las bases para la elaboración de directivas y reglamentos apropiados. Las políticas de protección del puerto deberían tener en cuenta los convenios internacionales, los repertorios de recomendaciones prácticas y las prácticas nacionales establecidas.

4.2. Los Estados Miembros deberían formular una política en materia de protección, y establecer un marco jurídico para la aplicación de las disposiciones contenidas en el presente Repertorio. La política en materia de protección debería referirse a las medidas adoptadas por los Estados Miembros con el fin de:

4.2.1. Promover la cooperación regional e internacional.

4.2.2. Fomentar la máxima participación de las partes interesadas en la formulación de políticas en esta materia.

4.2.3. Proporcionar recursos adecuados para aplicar y mantener la política sobre protección.

4.2.4. Reconocer la importancia del factor humano: sensibilización en lo que se refiere a la protección y la seguridad, la formación y la capacitación profesional.

4.2.5. Tener presente la interdependencia entre la protección y la seguridad públicas, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente.

4.3. La política en materia de protección debería examinarse y actualizarse periódicamente para reflejar la evolución de las circunstancias.

---

## 5. Cometidos y tareas

5.1. Además de formular y aplicar una política en materia de protección el Estado Miembro debería:

5.1.1. Identificar la autoridad designada, para cada puerto obligado a disponer de un plan de protección.

5.1.2. Asegurar que se constituye un Comité asesor sobre la protección del puerto y que se designa un responsable de la protección del puerto.

5.1.3. Nombrar a las personas responsables de las operaciones de protección portuaria en un puerto específico, según proceda.

5.1.4. Asegurar que se efectúe una evaluación de la protección del puerto.

5.1.5. Aprobar las evaluaciones de la protección en los puertos y sus posibles modificaciones posteriores.

5.1.6. Cerciorarse de que los planes de protección portuaria se elaboran y aplican debidamente, y de que se revisan y mantienen periódicamente.

5.1.7. Fijar y dar a conocer el nivel de protección apropiado.

Los Estados Miembros pueden delegar en la autoridad designada cualquiera de las funciones mencionadas en los puntos 5.1.2 a 5.1.6.

5.2. Las tareas del oficial responsable de la protección del puerto (RPP) deberían ser, entre otras, las siguientes:

5.2.1. Llevar a cabo una inspección exhaustiva de la protección del puerto, teniendo en cuenta la correspondiente evaluación de la protección portuaria.

5.2.2. Asegurar la elaboración y el mantenimiento del plan de protección del puerto.

5.2.3. Aplicar el plan de protección del puerto.

5.2.4. Efectuar inspecciones periódicas de la protección en el puerto, con objeto de asegurarse de que se siguen aplicando las medidas pertinentes.

5.2.5. Recomendar e introducir, según proceda, modificaciones en el plan de protección del puerto, para corregir deficiencias y actualizarlo en función de los cambios relevantes operados en el puerto.

5.2.6. Reforzar la sensibilidad del personal del puerto en materia de protección y vigilancia.

5.2.7. Asegurar que se ha impartido la debida formación al personal responsable de la protección del puerto.

5.2.8. Informar a las autoridades competentes y llevar un registro de los incidentes de protección que afecten a la protección del puerto.

5.2.9. Coordinar con las personas u organizaciones apropiadas la aplicación del plan de protección del puerto.

---

5.2.10. Adoptar medidas de coordinación con los servicios de protección, según proceda.

5.2.11. Asegurar que se cumplan las normas relativas al personal responsable de la protección del puerto.

5.2.12. Asegurar que el equipo de protección se maneja, prueba, calibra y conserva adecuadamente.

5.3. **Comité asesor sobre la protección del puerto (CAPP).** Debería crearse un CAPP en cada puerto, cuando proceda, con una misión perfectamente definida. Dicho CAPP debería actuar como órgano consultivo y asesor, con un presidente designado. El CAPP debería cooperar con los comités de seguridad y salud en el trabajo, según proceda. Entre sus funciones deberían figurar, pero no limitarse a ellas, las siguientes:

5.3.1. Asesorar sobre la aplicación del plan de protección del puerto y colaborar en la evaluación de la protección en el puerto.

5.3.2. Coordinar, dar a conocer y facilitar la puesta en práctica de las medidas de protección aplicables con arreglo al plan de protección del puerto.

5.3.3. Informar sobre la aplicación, la realización de simulacros y ejercicios y pruebas, la formación en materia de protección y las actualizaciones periódicas del plan de protección del puerto.

5.3.4. Asegurar que sus integrantes representen las funciones operativas que actúan en el puerto, entre ellos, según proceda:

5.3.4.1. El responsable de la protección del puerto y el o los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

5.3.4.2. Las autoridades de seguridad de las fronteras y los organismos de seguridad nacionales y locales.

5.3.4.3. Los servicios de policía y de emergencias.

5.3.4.4. Los representantes de los trabajadores<sup>2</sup>.

5.3.4.5. Los representantes de las navieras.

5.3.4.6. Los representantes de los intereses comerciales y los propietarios.

5.3.4.7. Las asociaciones comerciales.

5.3.4.8. Otras partes interesadas.

<sup>2</sup> Siempre que se emplea en el presente documento, la expresión «representantes de los trabajadores» remite al artículo 3 del Convenio sobre los representantes de los trabajadores, 1971 (núm. 135), que reza así:

A los efectos de este Convenio, la expresión «representantes de los trabajadores» comprende las personas reconocidas como tales en virtud de la legislación o la práctica nacionales, ya se trate: *a*) de representantes sindicales, es decir, representantes nombrados o elegidos por los sindicatos o por los afiliados a ellos; o *b*) de representantes electos, es decir, representantes libremente elegidos por los trabajadores de la empresa, de conformidad con las disposiciones de la legislación nacional o de los contratos colectivos, y cuyas funciones no se extiendan a actividades que sean reconocidas en el país como prerrogativas exclusivas de los sindicatos.

---

## 6. Nivel de protección

6.1. Los Estados Miembros determinan el nivel de protección apropiado. Las medidas de protección apropiadas para cada nivel de protección deberían especificarse en el plan de protección del puerto.

6.2. Los cambios en el nivel de protección deberían comunicarse rápidamente a los que deban conocerlos, para responder a un cambio, percibido o real, en la información sobre los riesgos.

6.3. Cuando cambie el nivel de protección, el responsable de protección del puerto debería actuar de conformidad con lo dispuesto en el plan de protección del puerto y cerciorarse de que se apliquen las exigencias de dicho plan o de cualquier otra medida de protección especial o adicional pertinente para un determinado riesgo. Por ejemplo:

6.3.1. **El nivel de protección 1** puede incluir medidas como la inspección aleatoria de personas, material, suministros, equipajes y vehículos, y la puesta en práctica de controles de acceso y de movimientos.

6.3.2. **El nivel de protección 2** puede incluir medidas tales como una mayor frecuencia de tales inspecciones, una vigilancia más rigurosa del puerto, y medidas más severas de control del acceso y de los movimientos.

6.3.3. **El nivel de protección 3** puede incluir medidas como una inspección exhaustiva, en la que se proceda a una comprobación más rigurosa de la identidad de las personas, a la interrupción temporal de ciertas actividades portuarias y/o a la imposición de medidas de control del tráfico de buques, a la restricción del acceso a ciertas zonas, al despliegue de personal de protección en la infraestructura más relevante, etc.

---

## 7. Evaluación de la protección del puerto (EPP)

7.1. La evaluación de la protección del puerto deberían efectuarla personas con conocimientos técnicos apropiados e incluir lo siguiente:

7.1.1. Una determinación y una evaluación de la infraestructura y de los bienes esenciales que sea indispensable proteger.

7.1.2. Una determinación de las amenazas que pesen sobre la infraestructura y los bienes para adoptar medidas de protección y establecer un orden de prioridad entre las mismas.

7.1.3. Determinación, selección y establecimiento de prioridades respecto de las medidas y cambios de procedimiento y de su nivel de aceptación para reducir la vulnerabilidad.

7.1.4. Identificación de los puntos débiles, incluidos los factores humanos, en la infraestructura, las políticas y los procedimientos.

7.1.5. Identificación de la protección perimetral, del control del acceso y de los requisitos de acreditación personal para autorizar el paso a zonas de acceso restringido del puerto.

7.1.6. Determinación del perímetro del puerto y, cuando proceda, identificación de medidas de control del acceso al puerto en función de los distintos niveles de protección.

7.1.7. Identificación de las características del tráfico entrante y saliente previsto en el puerto (por ejemplo, pasajeros, tripulación, tipos de buque y de carga).

7.2. En el apéndice A, se muestra un ejemplo de un método y un instrumento basado en el cálculo del riesgo para facilitar la preparación de una evaluación de la protección en el puerto. Pueden emplearse otros instrumentos.

---

## 8. Plan de protección del puerto (PPP)

8.1. El plan de protección del puerto debería basarse en la EPP e incluir:

8.1.1. Detalles acerca de la organización de la protección del puerto.

8.1.2. Detalles sobre los vínculos del puerto con otras autoridades competentes, sobre los sistemas de comunicación que hacen posible que la organización funcione adecuadamente de manera continua, y sobre sus vínculos con terceros.

8.1.3. Detalles acerca de las medidas, tanto prácticas como físicas, que se adoptarán en relación con el nivel de protección 1.

8.1.4. Las medidas de protección adicionales que permitan al puerto alcanzar sin tardanza el nivel de protección 2 y, cuando sea necesario, el nivel 3.

8.1.5. Disposiciones para proceder al examen periódico o a la auditoría del plan de protección del puerto y sus modificaciones, en función de la experiencia o de la evolución de las circunstancias.

8.1.6. Detalles acerca de los procedimientos para la presentación de informes a los puntos de contacto correspondientes de los Estados Miembros.

8.1.7. Detalles acerca de la necesaria relación y coordinación entre el responsable de la protección del puerto y cualquiera de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

8.1.8. Identificación de las zonas de acceso restringido y de las medidas encaminadas a protegerlas en los diferentes niveles de protección.

8.1.9. Procedimientos para la comprobación de los documentos de identidad.

8.1.10. Requisitos en lo que respecta a simulacros o ejercicios realizados a intervalos adecuados para cerciorarse de la aplicación efectiva del plan de protección del puerto.

8.2. El plan de protección del puerto debería mencionar y tener en cuenta cualquier otro plan de emergencia del puerto ya establecido, u otros planes de protección.

8.3. Debería protegerse el plan de protección del puerto contra el acceso al mismo o su difusión no autorizados.

8.4. En el apéndice B se muestra un ejemplo de esquema y contenido de un plan de protección del puerto.

---

## 9. Protección física del puerto

9.1. En cada nivel de protección, el plan de protección del puerto debería precisar la ubicación de las zonas de acceso restringido, los puntos esenciales, las zonas vulnerables y las funciones críticas del puerto o relacionadas con él, así como los procedimientos de control del acceso y de control de los documentos de acceso, así como de protección física necesarios para reducir el nivel de riesgo.

9.2. Las zonas designadas como «zonas de acceso restringido» en el plan de protección del puerto deberían delimitarse con signos de advertencia apropiados, con marcas y, cuando proceda, con el nivel de protección establecido, así como con barreras y puntos de control de acceso y, según el nivel de protección en vigor, con barreras y puntos de control del acceso.

9.3. Deberían establecerse procedimientos de control del paso a zonas de acceso restringido del puerto para toda persona, vehículo, buque, carga, material y suministros entrantes o salientes que procedan de lugares adyacentes, de la vía marítima o del exterior del puerto.

9.4. El plan de protección del puerto debería definir los procedimientos aplicables para:

9.4.1. La expedición, comprobación y devolución de los documentos de acceso, sin costo alguno para los trabajadores.

9.4.2. Los pormenores de la comprobación a que haya de procederse en lo que se refiere a las personas a las que es preciso proporcionar o expedir documentos de acceso.

9.4.3. Los requisitos de control apropiados para autorizar el paso a cada una de las zonas de acceso restringido y para cada nivel de acceso.

9.4.4. La notificación de la falta, extravío o robo de los documentos.

9.4.5. La tramitación correspondiente a los casos de uso indebido de los documentos de acceso.

Tales procedimientos deberían referirse también a los trabajadores temporales, los contratistas y los visitantes, en cada nivel de protección.

El documento de identidad de la gente de mar, expedido de conformidad con el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), respondería a todos los requisitos que figuran en el presente Repertorio a efectos de la identificación y el acceso.

9.5. Cuando sea necesario introducir procedimientos que combinen aspectos de protección del plan de protección del puerto y del plan de protección de las instalaciones portuarias, éstos deberían precisarse claramente en el plan de protección del puerto. Al definirse dichos procedimientos, debería comprobarse que los requisitos de protección cumplen con los usos nacionales e internacionales en materia de aduanas y de exportación.



---

## 10. Sensibilización y formación en materia de protección

10.1. La sensibilización en materia de protección resulta esencial a efectos de la protección, la seguridad y la salud del personal del puerto y para otras personas que trabajen en él, que deben ser conscientes de sus obligaciones respecto de sus compañeros de trabajo, de la comunidad portuaria y del medio ambiente. Una formación adecuada del personal que trabaje en el puerto debería reforzar al máximo la sensibilización del personal respecto de todo comportamiento sospechoso, incidente, suceso u objeto mientras se lleva a cabo el trabajo cotidiano, así como la valiosa contribución que cada individuo puede aportar a la protección del puerto y de su personal. Debería incluirse directrices claras para la notificación de tales casos al personal de protección, a la dirección o a las autoridades competentes. Puede ser necesaria una formación adicional o especial para quienes tengan que asumir cometidos particulares.

10.2. Cabe centrar la formación en cometidos y tareas concretas que hayan de cumplirse en el puerto o en instalaciones externas al servicio del puerto como, por ejemplo:

10.2.1. Las asignadas al personal de protección y a los responsables de velar por el cumplimiento de la normativa.

10.2.2. Las asignadas a los estibadores y a todos los que manipulan, almacenan y transportan o entran en contacto con los pasajeros, la carga, los suministros o los buques.

10.2.3. Otros cometidos y tareas asociados, en los que el personal no entra en contacto directo con los pasajeros, la carga, los suministros o los buques normalmente, pero desempeña cargos administrativos y auxiliares en el puerto o en instalaciones conexas.

10.3. Deberían tomarse también en consideración las circunstancias en las que, a efectos de las buenas prácticas en materia de protección, resulte ineficaz o contraproducente facilitar formación o información adicional a personas que no lo necesiten.

---

## **11. Confidencialidad y no divulgación de información**

Los contratos de empleo o las normas en materia de organización deberían contener disposiciones que exijan al personal la no divulgación de información relativa a la protección del puerto, formación en materia de protección, sistemas de control de acceso, ubicación de equipos de protección o de comunicaciones, o actividades rutinarias o asuntos portuarios, a personas que no tienen una necesidad real de conocerla.

---

## Apéndice A

### Evaluación de la protección del puerto (EPP)

#### Introducción

1. La «matriz de análisis de amenazas y riesgos» (MAAR) es un método simplificado, basado en el cálculo de los riesgos, y una herramienta que sirve para la realización de una EPP. Pero se trata tan sólo de un instrumento entre otros muchos, y se presenta aquí a modo de ejemplo.
2. Su finalidad es identificar las amenazas, para adoptar y recomendar medidas de neutralización que sirvan para impedir, detectar y atenuar las consecuencias de cualquier posible incidente. Dicho análisis puede suponer una valiosa contribución a la hora de asignar recursos, formular previsiones, planificar emergencias y elaborar presupuestos.
3. Para que mantenga su eficacia, la MAAR debería actualizarse con tanta frecuencia como requiera la evolución de las circunstancias. Normalmente, esta tarea incumbirá a la autoridad designada, que debería establecer y mantener un estrecho vínculo con los comités de protección, y con los principales clientes y proveedores de servicios comerciales e industriales.
4. Además de las amenazas más evidentes, la lista de posibles objetivos debería ser lo más exhaustiva posible, teniendo debidamente en cuenta la función o funciones del puerto, el entorno portuario, jurídico, político, social geográfico y económico del país, así como el entorno de protección específico del puerto.

#### La evaluación

5. El cuadro 1 es la versión en blanco de la matriz de análisis de amenazas y riesgos (MAAR). Dicha matriz tiene por objeto comparar y evaluar las medidas de protección destinadas a reducir, de manera independiente, la vulnerabilidad o el impacto de la amenaza y por ende, colectivamente, la puntuación total del riesgo. Debe tenerse en cuenta que al introducir una medida de protección respecto de una amenaza determinada puede aumentarse el riesgo asociado a otra amenaza.
6. **Objetivos potenciales (OP).** (Debería incluirse un cuadro independiente para cada objetivo potencial.) Identificar los objetivos potenciales mediante una evaluación de las funciones y operaciones, las zonas vulnerables, los puntos o las personas importantes del puerto y de sus inmediaciones, para determinar si un acto ilícito contra los mismos pudiera incidir negativamente en la protección o el funcionamiento del puerto, o en la protección del personal.
  - 6.1. Debería determinarse quién es el propietario o responsable del objetivo potencial identificado. Por ejemplo:
    - 6.1.1. El operador del puerto o el Estado Miembro es el propietario o responsable del mismo y lo controla directamente.
    - 6.1.2. El operador del puerto o el Estado Miembro es el propietario directo del mismo, pero lo ha cedido en arrendamiento, en concesión, o ha permitido su uso o control por terceros.
    - 6.1.3. Terceros son propietarios, controlan u operan el objetivo potencial.
      - 6.1.3.1. Entidades representadas en el CAPP.
      - 6.1.3.2. Entidades no representadas en el CAPP (en cuyo caso convendría estudiar si su incorporación al CAPP resulta oportuna y/o redundante en beneficio de la comunidad portuaria).
  7. Debería determinarse si se han adoptado medidas de protección, por ejemplo un vallado perimetral, control de accesos y/o patrullas de vigilancia de los objetivos potenciales. En caso afirmativo, hay que determinar si resultan eficaces y si pueden mejorarse.
  8. **Situación de amenaza** (columnas A y B del cuadro 1). Considerar las situaciones de amenaza, de origen tanto interno como externo, a las que pueda ser vulnerable el objetivo potencial

---

determinado (para ello, resulta indispensable la colaboración de la policía y de los servicios de información y de seguridad).

8.1. Ejemplos, entre otros, de situaciones de amenaza que podría resultar oportuno tomar en consideración:

8.1.1. Un ataque directo que provoque lesiones y muertes o que destruya las funciones y la infraestructura del puerto. La sustracción de vehículos o buques para su utilización como medio para infligir daños por impacto. La emisión de sustancias nocivas o peligrosas desde vehículos, buques o zonas de almacenamiento, etc.

8.1.2. El sabotaje.

8.1.3. El secuestro, para pedir un rescate o con fines de extorsión o coercitivos.

9. **Amenaza** (columna C del cuadro 1). Debería evaluarse la probabilidad de que se produzca un incidente, con arreglo a la siguiente escala:

3 = alto

2 = mediano

1 = bajo.

La asignación de una puntuación a la amenaza podría basarse en cierta información obtenida o en las características conocidas del objetivo potencial.

10. **Vulnerabilidad** (columna D del cuadro 1). La vulnerabilidad del objetivo potencial respecto de cada amenaza puede evaluarse como sigue:

**4** = Las medidas de protección son inexistentes o ineficaces (por ejemplo: libre acceso al objetivo, objetivo no vigilado, personal no capacitado, objetivo muy vulnerable);

**3** = Las medidas de protección son mínimas (por ejemplo: zonas de acceso restringido no definidas claramente, procedimientos de control de acceso inadecuados, falta de un programa de formación establecido, objetivo susceptible de sufrir ciertos tipos de daño);

**2** = Las medidas de protección son satisfactorias (por ejemplo: zonas de acceso restringido claramente definidas y control eficaz de accesos controlados a las mismas, un programa de formación establecido, una sensibilización adecuada sobre protección y riesgos, y un objetivo no fácilmente dañable);

**1** = Las medidas de protección son totalmente eficaces (por ejemplo: todas las del nivel «2» o superior, que permitan pasar rápidamente a un nivel de protección superior si es necesario; un objetivo difícil de dañar o con la suficiente redundancia para evitar las interrupciones aun en el caso de que ciertas funciones resulten dañadas);

11. **Impacto**. Evaluar el impacto (las consecuencias) de cada incidente que pudiera afectar al objetivo potencial y al puerto, en caso de que ocurra. La autoridad designada puede cambiar prioridades e «impactos» determinados en el caso de un puerto concreto con el fin de cumplir las exigencias nacionales en materia de protección.

**5** = Daño para la protección y la seguridad. (Probabilidad de que se cause muertes y lesiones graves y/o se cree un peligro general para la seguridad y la salud públicas.)

**4** = Daño para la seguridad pública y/o el prestigio nacionales. (Probabilidad de grandes daños para el medio ambiente y/o ciertos elementos de la seguridad y la salud públicas.)

**3** = Daño para el medio ambiente y/o para el funcionamiento del puerto. (Probabilidad de una intervención duradera de las actividades de todo el puerto y/o de grandes pérdidas económicas y de una merma del prestigio nacional.)

**2** = Daño para los bienes, la infraestructura, los servicios de suministro de agua, electricidad, etc., y la protección de la carga. (Probabilidad de paralización de un determinado bien, infraestructura u organización.)

**1** = Daño, al menoscabar la confianza de los clientes y de los usuarios del puerto.

12. **Puntuación de riesgo**. El resultado se obtiene multiplicando el riesgo por la vulnerabilidad y por el impacto.

12.1. La puntuación más elevada para una determinada situación será:

<b>Amenaza</b> – Alta.....	3
<b>Vulnerabilidad</b> – No se han contemplado contramedidas .....	4
<b>Impacto</b> – Muertes o lesiones posibles .....	5
<b>Puntuación del riesgo</b> .....	60

12.2. El resultado más bajo será:

<b>Amenaza</b> – Baja.....	1
<b>Vulnerabilidad</b> – Plena .....	1
<b>Impacto</b> – Pequeño .....	1
<b>Puntuación del riesgo</b> .....	1

13. **Prioridad de actuación** (Columna G del Cuadro 1). Tabular y listar las puntuaciones de cada amenaza contra cada uno de los objetivos potenciales facilitarán la fijación del orden de prioridades para hacer frente a cada incidente potencial. El proceso debería dar lugar a indicaciones acerca de las medidas necesarias para evitar, detectar y atenuar las consecuencias de posibles incidentes, de los recursos disponibles o necesarios, y sobre las medidas de protección adecuadas.

14. Cuando se identifique el objetivo potencial y se determinen y evalúen las medidas de protección más apropiadas se debería considerar el historial y el *modus operandi* de grupos ilegales que pudieran operar en la zona al evaluar las situaciones probables.

15. Esto es una reducción evaluada del resultado para cada situación, basada en la eficacia percibida de las medidas de protección cuando se lleven a la práctica. El resultado debería servir para orientar acerca de las iniciativas y recursos que mejor podrían contribuir a disuadir los ataques contra el objetivo potencial. También puede dar indicaciones acerca de los objetivos o amenazas que no haga falta tomar en consideración, o que la medida de protección de que se trate no sea viable por falta de recursos u otras limitaciones.

16. La MAAR de cada objetivo potencial debería cotejarse con una matriz general en la que figuren las situaciones de amenaza similares y las medidas de protección normales y reconocidas para obtener la máxima eficacia. Será igualmente posible agrupar varios objetivos potenciales bajo una misma medida de protección. Por ejemplo, uno o más objetivos potenciales pueden ser protegidos por una valla perimetral con un control de exceso. Cabe la posibilidad de trasladar una operación vulnerable en una parte remota del puerto a otra más segura. Deberían tomarse en consideración todas las medidas viables.

17. La MAAR debidamente completada, acompañada de un resumen consolidado de todas las medidas de protección analizadas y que puedan ponerse en práctica, debería servir de base para la formulación del plan de protección del puerto.

### **Ejemplo de evaluación**

En el ejemplo siguiente se ilustran las diez fases de una evaluación de protección mediante la aplicación de la MAAR para una situación de amenaza concreta: la destrucción de la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria con explosivos.

**Cuadro 1. Matriz en blanco de análisis de amenazas y riesgos (MAAR)**

**Objetivo potencial: personas/lugar/ubicación (especifíquese cada OP de la zona portuaria que no está cubierto por PPIP u otro plan oficial)**

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						

**Fase 1. Indicar en la columna B una situación hipotética verosímil**

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria					

La viabilidad de la situación se determina mediante la evaluación de la protección del puerto correspondiente

La torre es un elemento crucial de las comunicaciones funcionales y comerciales del puerto, y aloja asimismo los repetidores de las comunicaciones de los servicios locales de policía y de emergencia; además la torre soporta servicios de repetidor de telefonía móvil de la zona. Actualmente, la torre está protegida contra las intrusiones ocasionales o interferencias mediante una alambrada de cuchillas, de dos metros de altura y con un diámetro de 15 metros, y está situada en una zona cuya acceso no está restringido, a unos 200 metros de las oficinas administrativas del puerto, en un terreno llano accesible por todos los lados y por un camino de acceso desde las vías de circulación públicas de la zona a 20 metros del vallado del perímetro. Sólo se accede al recinto para proceder a labores de revisión y mantenimiento de los elementos de la torre así como para tareas estacionales como, por ejemplo, el corte del césped por contratistas aprobados por el puerto. Hay una patrulla de vigilancia que visita y comprueba la existencia de posibles señales de daños o intrusiones, una vez durante el día y otra durante la noche. La torre podría ser fácilmente dañada por un dispositivo explosivo arrojado sobre la valla, colocado contra la misma o un coche bomba conducido hasta el recinto o situado en la vía de servicio de acceso.

**Fase 2. Indicar en la columna C la puntuación de la amenaza que corresponde a esta situación hipotética**

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	1				

Valoración de la amenaza, sobre la base de la información de los servicios secretos, del nivel de protección, de las medidas de disuasión en vigor y de otros factores pertinentes

A esta situación le corresponde una puntuación de riesgo «1-bajo», porque no se ha recibido ninguna información de los servicios secretos que indique que, de momento, las instalaciones de comunicación vayan a ser un objetivo. La puntuación puede ser de «2-mediano» o «3-alto» sobre la base de la información de los servicios secretos.

### Fase 3. Indicar en la columna D la puntuación de la vulnerabilidad correspondiente a esta situación hipotética

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	1	2			

La vulnerabilidad es la posible susceptibilidad de un objetivo potencial frente a una amenaza determinada

En este ejemplo, la amenaza es el deterioro de la torre de comunicaciones con explosivos. Se da a la vulnerabilidad una puntuación de «2-medidas de protección satisfactorias», porque el vallado perimetral existente y las patrullas de vigilancia constituyen un factor de disuasión suficiente.

### Fase 4. Indicar en la columna E la puntuación del impacto correspondiente a esta variante

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	1	2	3		

El impacto es la consecuencia de un incidente y de sus repercusiones sobre la protección y la seguridad y la salud públicas, etc.

En este ejemplo, se da al impacto la puntuación «3-daño para el funcionamiento económico del puerto», ya que no hay una torre de comunicaciones auxiliar, por lo que su destrucción suspendería las actividades en el puerto durante cierto tiempo, hasta que se efectuaran las reparaciones, con las grandes pérdidas económicas consiguientes. Puede reducirse aún más el impacto si hay un elemento duplicado (por ejemplo, una segunda torre de comunicaciones, auxiliar) o si el objetivo es fácil de reparar. Puede aumentar, por el contrario, si no existe tal elemento duplicado o si fuera difícil proceder a la sustitución del objetivo.



### Fase 5. Calcular en la columna F la puntuación de riesgo

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	1	2	3	6	

La puntuación inicial se ha calculado multiplicando las columnas C, D y E

En este ejemplo, la puntuación inicial sería «6» ( $1 \times 2 \times 3 = 6$ ).

### Fase 6. Determinar la acción prioritaria en la columna G (después de efectuar varios cálculos sobre la situación hipotética)

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	1	2	3	6	

La acción prioritaria se basa en la puntuación inicial de cada situación

La determinación de las acciones prioritarias a partir de la puntuación inicial de riesgo permite distinguir rápida y fácilmente las diferentes situaciones, y puede contribuir a concentrar y asignar unos recursos escasos, sobre todo cuando se evalúa un gran número de situaciones.

### Fase 7. Determinar nuevas puntuaciones y prioridades de actuación, basadas en la evolución de la amenaza, de la vulnerabilidad o del impacto

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	2	2	3	12	

**Toda una serie de factores pueden cambiar la puntuación de riesgo inicial.**

Por ejemplo, si la amenaza pasa de 1 a 2, la puntuación de riesgo podrá subir de «6» a «12» (la columna C pasa de «1» a «2», luego  $2 \times 2 \times 3 = 12$ , *ut supra*). Cuando suba la puntuación de amenaza, quienes se dediquen a desarrollar nuevas medidas de protección podrán valerse de este cuadro para volver a calcular hasta qué punto las medidas de reducción de la vulnerabilidad o del impacto pueden rebajar la puntuación de riesgo. Si se estima que «6» es un nivel aceptable de riesgo se podrían considerar medidas de reducción de la vulnerabilidad o del impacto a fin de reducir los valores de las columnas D y E, con objeto de que la puntuación de riesgo en la columna F no sea superior a «6».

### Fase 8. Aplicación de medidas destinadas a reducir la vulnerabilidad

Como se ha dicho al hablar de la Fase 1, la torre está protegida contra todo acceso ocasional o intrusión por una alambrada de cuchillas, de dos metros de altura y un diámetro de 15 metros, y está situada en una zona cuyo acceso no está restringido, a unos 200 metros de las oficinas administrativas del puerto, en un terreno llano accesible por todos los lados y por un camino de acceso desde las vías de circulación públicas de la zona, a 20 metros del vallado del perímetro. El acceso se limita a los servicios necesarios para el mantenimiento de los componentes de la torre y a tareas estacionales como el corte del césped por contratistas aprobados por el puerto. Hay una patrulla de vigilancia que visita y detecta los daños o las intrusiones una vez de día y otra por la noche. Con tales medidas, la puntuación de la vulnerabilidad era de «2». Ahora bien, si se toman medidas adicionales para reducir la vulnerabilidad consistentes, por ejemplo, en la presencia de una fuerza de vigilancia permanente *in situ*, o si se restringe el acceso a la zona, la puntuación de la vulnerabilidad puede reducirse de «2» a «1 – medidas de protección plenamente eficaces». Así pues, con una vulnerabilidad en la columna D que pasa de «2» a «1», como puede apreciarse a continuación, se obtiene una nueva puntuación de riesgo de «6».

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	2	1	3	6	

### Fase 9. Aplicación de medidas destinadas a reducir el impacto

La reducción del impacto alterará la cifra de la columna E (Impacto) y reducirá la puntuación total del riesgo. Cabe recordar que la torre es un elemento crucial de las comunicaciones funcionales y comerciales del puerto, y que aloja asimismo los repetidores de las comunicaciones de los servicios locales de policía y de emergencia, además de los repetidores de telefonía móvil de la zona. Dando por supuesto que no hay una torre auxiliar, se cifró inicialmente en «3» el impacto de la pérdida de la torre principal, en la columna E. Sin embargo, si se hubiese dispuesto una segunda torre, se habría creado una redundancia adecuada, al reducirse de esa forma el impacto de la pérdida. Así pues, al reducirse el impacto de 3 a 2 — interrupción temporal de las autoridades portuarias debida a dicha redundancia de comunicaciones, como se indica a continuación —, se produce una nueva puntuación de riesgo de 8. Como esto es una mejora en comparación con «12», las personas responsables de la protección en el puerto podrían decidir entonces si son o no necesarias medidas adicionales.

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	2	2	2	8	

### Fase 10. Aplicación de medidas destinadas a reducir la vulnerabilidad y el impacto

Aplicando conjuntamente las medidas de reducción de la vulnerabilidad y las de reducción del impacto discutidas en este ejemplo, la puntuación total de riesgo se reduciría a «4», esto es, muy inferior a la puntuación inicial de «6».

Situación hipotética núm.	Situación de amenaza	Amenaza	Vulnerabilidad	Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria	2	1	2	4	

Las personas que lleven a cabo la evaluación de protección y las encargadas de aplicar las medidas de protección tendrán que determinar la eficacia en su puerto de las diferentes medidas de reducción de la vulnerabilidad o del impacto.

---

## Apéndice B

### El plan de protección del puerto (PPP)

#### Introducción

1. El PPP debería ser compatible con el Código PBIP, y con los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias.
2. No se pretende que el PPP duplique o sustituya al PPIP. Puede sin embargo identificar las relaciones con las instalaciones portuarias y facilitar la transición de la protección marítima desde el buque a través de las instalaciones portuarias hasta el puerto y viceversa.
3. El PPP debería abordar cuando menos lo siguiente para cada nivel de protección:
  - 3.1. Identificar a la persona del puerto designada para recibir información reservada sobre la protección que pudiera afectar al puerto.
  - 3.2. Medidas destinadas a impedir la introducción en el puerto de armas no autorizadas o de cualesquiera sustancias y dispositivos peligrosos que puedan utilizarse contra las personas, la infraestructura y las instalaciones o bienes del puerto.
  - 3.3. Definir las zonas de acceso restringido del puerto y las medidas encaminadas a impedir todo acceso no autorizado.
  - 3.4. Procedimientos para hacer frente a las amenazas a la protección del puerto, o las violaciones a la misma, mediante la adopción de disposiciones destinadas a salvaguardar las operaciones esenciales en el puerto.
  - 3.5. Aprobar las medidas de protección que se requieran en cada nivel de protección y, en particular, los procedimientos para responder a las instrucciones en materia de protección que pueda dar un Estado Miembro en el nivel de protección 3.
  - 3.6. Procedimientos de evacuación cuando se produzca un incidente de protección.
  - 3.7. Cometido del personal del puerto al que se hayan encomendado responsabilidades en materia de protección.
  - 3.8. Procedimientos de interacción con las actividades de protección en las distintas instalaciones portuarias.
  - 3.9. Procedimientos de revisión y actualización periódicas del plan.
  - 3.10. Procedimientos de notificación de los incidentes de protección.
  - 3.11. Identificar al responsable de la protección del puerto (RPP) y facilitar detalles para poderse comunicar con él durante las 24 horas del día.
  - 3.12. Medidas encaminadas a garantizar la protección de la información contenida en el plan incluyendo cuando proceda, la información protegida por derechos de propiedad de todos los que actúen en el puerto.
  - 3.13. Medidas destinadas a impedir ingerencias o el robo de bienes y material del puerto, así como de la carga, los materiales entrantes y salientes y los suministros.
  - 3.14. Procedimientos de auditoría del plan de protección del puerto.
  - 3.15. Procedimientos para responder a la activación de una alarma de protección de la instalación portuaria o en otras zonas de acceso restringido del puerto.
  - 3.16. Procedimientos encaminados a facilitar el acceso y el movimiento de la gente de mar, incluidos los representantes de organizaciones sociales de la gente de mar y de organizaciones de trabajadores, al puerto, a la instalación portuaria y al buque, según proceda.
4. El plan de protección del puerto puede servir, además, para identificar y dar a conocer:
  - 4.1. La ruta permitida para embarque y desembarque de pasajeros.

---

4.2. La ruta autorizada para el embarque y desembarque de la gente de mar (desde y hacia las instalaciones portuarias, o entre instalaciones portuarias).

4.3. Las zonas de espera y las rutas para el embarque y desembarque (entre buques y entre éstos y las instalaciones portuarias) y el tránsito de mercancías, materiales, suministros y vehículos.

4.4. Las zonas aprobadas de almacenamiento de mercancías y materiales peligrosos.

4.5. El tipo de interfaz física con las instalaciones portuarias y el movimiento de personas, materiales, suministros y mercancías entre instalaciones portuarias.

4.6. Las rutas seguras y protegidas para el traslado de dispositivos de los que se sospecha que son explosivos y de otros objetos sospechosos, y las zonas seguras para almacenarlos.

## **Cometidos y tareas**

5. La autoridad designada debería exigir que en todos los puertos se establezca un PPP y se designe un RPP encargado, junto con el CAPP, de la aplicación del plan.

## **Formato y contenido del PPP**

6. Se proporciona a continuación un ejemplo para facilitar la elaboración del PPP, que pudiera contener la siguiente información:

7. **Página de cubierta**

Nombre de la zona portuaria

Lista de planes asociados

Lista de los miembros del comité asesor sobre la protección del puerto

Nombre, título y firma de la persona que aprueba el plan

Fecha de aprobación

Autoridad que lo emite

Fecha de emisión

8. **Lista de distribución** de las partes del plan clasificadas o no clasificadas como confidenciales.

9. **Registro de los cambios introducidos:** explicación de los procedimientos para los cambios y las tareas de los gestores del plan destinadas a modificar y llevar a la práctica los cambios introducidos en el mismo.

10. **Índice:** los apéndices pueden servir para disociar la información confidencial o delicada desde el punto de vista comercial, distribuyéndola únicamente a los miembros de la comunidad portuaria autorizados para recibirla.

11. **Introducción:** una explicación de los antecedentes, las circunstancias y el objetivo del plan de protección del puerto, detallando los principales objetivos y políticas en materia de protección, por ejemplo: disuadir, detectar y reaccionar propiciando un mayor grado de sensibilización y una formación en materia de protección.

12. **Declaración de política en materia de protección:** incluir una declaración de la política de protección del puerto.

13. **Supuestos**, por ejemplo:

13.1. Posibilidad de que se cometan en cualquier momento actos ilícitos con poco o ningún aviso.

13.2. La protección de la vida, la salud y la seguridad humanas es la principal consideración en la elaboración del plan.

13.3. El mantenimiento de la libre circulación del comercio y del funcionamiento del puerto reviste una extrema importancia.

---

13.4. Ninguna entidad puede por sí sola proporcionar todos los recursos necesarios para suministrar medidas de protección adecuadas y responder a las consecuencias de un acto ilícito.

13.5. Se activarán, según proceda, otros planes para hacer frente a desastres y contingencias (en relación, por ejemplo, con mercancías y materiales peligrosos o con calamidades naturales) para responder a un incidente de protección.

13.6. Todos los miembros de la comunidad portuaria apoyarán y participarán voluntariamente a la aplicación de las medidas destinadas a garantizar la protección del puerto y de sus operaciones.

14. El documento constitutivo del **Comité asesor sobre la protección del puerto (CAPP)**, o en su caso, el mandato para su constitución:

14.1. Descripción del cometido y de las tareas del CAPP, por ejemplo:

14.1.1. Consultar y asesorar sobre la aplicación del PPP y de otras decisiones relativas a la protección, según proceda.

14.1.2. Elaborar procedimientos para compartir y comunicar la información relacionada con la protección.

14.1.3. Promover la sensibilización en materia de protección como mecanismo disuasorio para que no se cometan actos ilícitos.

15. **Organización y composición del CAPP.** Composición del CAPP y su relación con otros comités de planificación nacionales, locales y portuarias.

16. **El puerto.** Definición del perímetro (límites) geográfico y funcional del puerto, incluidos todas las zonas de agua y modalidades de transporte, infraestructura e instalaciones portuarias y comerciales.

17. Incluir las infraestructuras, las instalaciones, las funciones y los puertos secundarios asociados que puedan verse afectados por una amenaza contra la protección, y que pueden quedar incluidos en el plan principal u otros planes de protección.

18. Enumerar los organismos locales encargados de velar por el cumplimiento de la legalidad y los servicios municipales de emergencia y apoyo (entre ellos, las instalaciones médicas y los hospitales locales) que puedan contribuir a la gestión de la respuesta y de sus consecuencias.

19. **Mapas y gráficos.** Suministro de mapas y gráficos que muestren las características sobresalientes y la ubicación de las operaciones, las instalaciones y las vías y puntos de acceso, incluidos los canales de navegación apropiados. Pueden añadirse al plan a modo de anexo.

20. **Operaciones y funciones.** Pormenores de las operaciones y funciones marítimas y no marítimas.

21. **Actividades y operaciones esenciales.** Descripción de las operaciones esenciales y de otras actividades importantes que se lleven a cabo en la zona portuaria.

22. **Niveles de protección.**

22.1. **Nivel de protección 1.** Nivel en el cual se aplicarán en todo momento las medidas mínimas de protección apropiadas.

22.2. **Nivel de protección 2.** Nivel en el cual se aplicarán medidas adicionales de protección apropiadas durante un período determinado, por haberse incrementado el riesgo de un incidente de protección.

22.3. **Nivel de protección 3.** Nivel en el cual se aplicarán medidas específicas de protección adicionales por un tiempo limitado, cuando sea probable o inminente un incidente de protección, aunque no pueda identificarse el objetivo específico.

23. **Comunicaciones.** Descripción detallada de los medios utilizados para dar a conocer los niveles de protección y los cambios de los mismos, y los métodos para dar la alarma cuando surja un incidente.

24. **Operaciones, procedimientos y medidas de protección.** Tabular y enumerar con detalle todas las operaciones y medidas de protección que hayan de aplicarse en el puerto, en cada nivel de protección, como respuesta a materias especificadas en la evaluación de la protección.

---

25. Debería abarcarse la protección personal, el perímetro y las barreras físicas, el control del acceso y todas las medidas de protección aprobadas. Deberían detallarse los cometidos y tareas de todos los miembros de la comunidad portuaria, para establecer, supervisar o controlar, según proceda, las zonas de acceso restringido y las vías de navegación.

26. Puede ser conveniente emplear los procedimientos ya existentes para facilitar la comunicación, la organización y la realización de simulacros. Donde existan procedimientos operativos e instrucciones de trabajo adecuados, cabe la posibilidad de añadir elementos de protección. Por ejemplo, si existe un procedimiento documentado para verificar el contenido de vehículos entrantes cotejándolo con otra documentación o información, será posible integrar en el procedimiento existente la inspección de ese contenido.

### ***Cometidos, recursos, autoridades y tareas***

27. Procede detallar cómo y quiénes van a aplicar los procedimientos en materia de protección.

### ***Relaciones con otros planes y organizaciones***

28. Enumeración de los demás planes y organizaciones que pueden contribuir al PPP, estar relacionado con o influir en el mismo.

### ***Respuesta y gestión de crisis***

29. Identificar y enumerar los organismos y personas responsables de tomar medidas para responder o para mitigar la causa o consecuencia de un incidente. Elaborar, tabular y dar a conocer un plan de acción para cada incidente observado.

### ***Política para la revisión y mantenimiento del PPP***

30. Definir las políticas y procedimientos para revisar y mantener el PPP.

### ***Control y protección del plan***

31. Definir la distribución, la difusión y la protección del PPP, o de partes del mismo, para conseguir la más amplia difusión de sus requisitos, sin comprometer su protección o los derechos de propiedad correspondientes.

### ***Formación***

32. Detallar los requisitos de formación del personal para desempeñar su cometido y el su organización para realizar las tareas en el marco del PPP.

### ***Simulacros, ejercicios y pruebas***

33. Deberían detallarse los métodos para la realización periódica de simulacros, ejercicios y pruebas del plan, con el fin de comprobar que continúa actualizado y válido para identificar aquellos cambios que podrán afectar a cualquier respuesta crítica, recursos o factor de consecuencia.

---

## Apéndice C

### Referencias

El objeto de la información que se facilita en este apéndice es presentar los fundamentos y las referencias del Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT, así como otras fuentes de información que pueden ser de interés.

1. Pueden verse más detalles en el sitio Web de la OMI: [www.imo.org](http://www.imo.org).
- 1.1. Convenio sobre la seguridad de la vida humana en el mar, de 1974 (SOLAS), modificado.
- 1.2. Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).
2. Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), que puede consultarse en el sitio de la OIT: [www.ilo.org](http://www.ilo.org).
3. Pueden verse más detalles en el sitio Web de Naciones Unidas: [www.un.org/docs](http://www.un.org/docs).
- 3.1. Resolución A/RES/57/219 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, relativa a la protección de los derechos humanos y las libertades fundamentales en la lucha contra el terrorismo.
- 3.2. Resolución 1373(2001) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas: amenazas a la paz y la seguridad internacionales creadas por los actos de terrorismo.