



Oficina
Internacional
del Trabajo
Ginebra

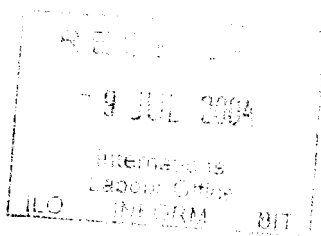


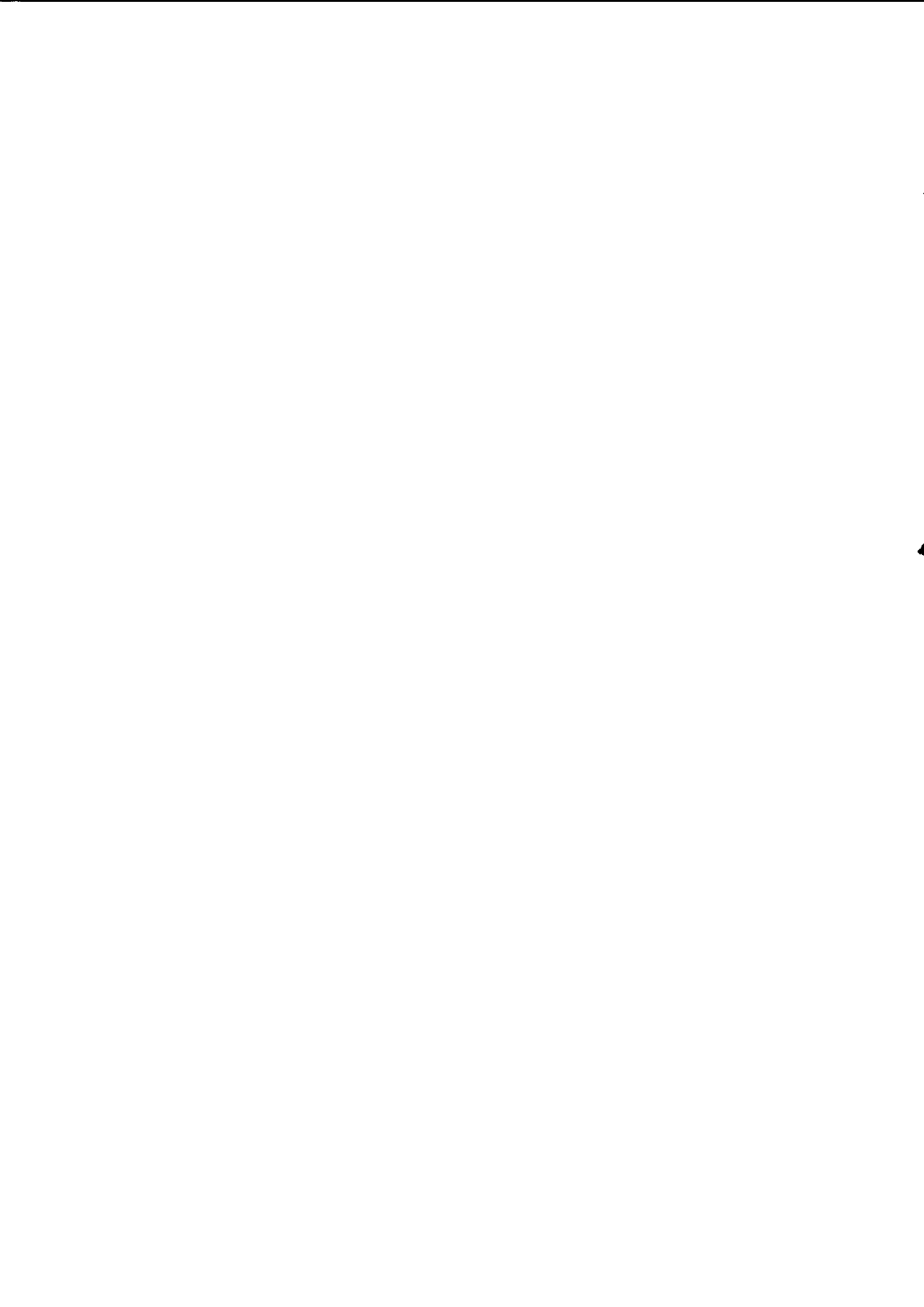
Organización
Marítima
Internacional
Londres

Protección en los puertos

104B09/186
span cp.5

Protección en los puertos





Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT y de la OMI

Protección en los puertos

Oficina Internacional del Trabajo Ginebra
Organización Marítima Internacional Londres

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a la Oficina de Publicaciones (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, solicitudes que serán bien acogidas.

OIT

Protección en los puertos. Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT y de la OMI
Ginebra, Oficina Internacional del Trabajo/Londres, Organización Marítima Internacional, 2004

Seguridad, seguridad en el trabajo, puerto, cargador de muelle, repertorio de recomendaciones prácticas. 15.06

ISBN 92-2-315286-0

Publicado también en francés: *Sûreté dans les ports.* Recueil de directives pratiques du BIT et de l'OMI (ISBN 92-2-215286-7), Ginebra, 2004; y en inglés: *Security in ports.* ILO/IMO code of practice (ISBN 92-2-115286-3), Ginebra, 2004.

Datos de catalogación de la OIT

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza; correo electrónico: pubvente@ilo.org, que también puede enviar a quienes lo soliciten un catálogo o una lista de nuevas publicaciones.

Prefacio

La Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Conferencia SOLAS, celebrada en Londres del 9 al 13 de diciembre de 2002) adoptó enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974. Dichas enmiendas incluyen un nuevo capítulo XI-2 sobre medidas especiales para incrementar la protección marítima. Este capítulo es complementado por el *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* (Código PBIP), el cual incluye, entre otras cosas, 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 (OIT) que colaboren en el futuro sobre la cuestión de la protección global en las zonas portuarias. En la Resolución núm. 8 de la Conferencia SOLAS de 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 adicionales que figuran entre paréntesis. El presente repertorio de recomendaciones prácticas es producto de esta colaboración.

En su 91.^a reunión (junio de 2003), la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), que prevé la adopción de un documento de

Protección en los puertos

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.^a reunión (marzo de 2003), y el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, en su 77.^o período de sesiones (mayo-junio de 2003), establecieron un grupo de trabajo de partes interesadas para que elaborara un repertorio de recomendaciones prácticas relativo a la protección portuaria. Este proyecto fue completado por el Grupo Mixto de Trabajo OMI/OIT 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 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 celebrarse la reunión de expertos. Dichos comentarios se resumieron y presentaron ante los expertos en diciembre de 2003.

El presente repertorio fue completado y adoptado por la Reunión tripartita de expertos celebrada en Ginebra del 8 al 17 de diciembre de 2003. Participaron en la reunión expertos nombrados previa consulta con los gobiernos (Alemania, Australia, Brasil, Canadá, China, Egipto, España, Estados Unidos, Filipinas, Nigeria, Panamá y Reino Unido) y expertos nombrados por el Grupo de los Empleadores y el Grupo de los Trabajadores del Consejo de Administración de la OIT. También participaron en calidad de observadores expertos de otros gobiernos, así como observadores de varias organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales.

El Consejo de Administración de la OIT, en su 289.^a reunión (marzo de 2004), y el Comité de Seguridad Marítima de la OMI (mayo de 2004) aprobaron la publicación del presente repertorio.

El presente repertorio de recomendaciones prácticas no tiene carácter jurídicamente vinculante y no pretende sustituir las disposiciones legales y reglamentarias nacionales, afectar a los principios y derechos fundamentales de los trabajadores contemplados en los instrumentos de la OIT ni menoscabar el acceso de las organizaciones de 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 proporciona un planteamiento anticipador y previsor de la protección portuaria, y se ajusta, en la medida de lo posible, a los principios y prácticas establecidos en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP.

La OIT desea manifestar su profundo agradecimiento a Peter Green por su amplia labor en la formulación del marco básico que sirvió para seguir elaborando y ultimar el presente repertorio.

Participantes en la reunión

Expertos nombrados por los gobiernos

Sr. John Kilner, Subsecretario, Protección Marítima, Departamento de Transporte y Servicios Regionales, Canberra (Australia).

Protección en los puertos

Sr. John Platts, Asesor especial, Protección Marítima, Ministerio de Transportes de Canadá, Dirección de Seguridad, Preparación y Emergencia, Ottawa (Canadá).

Asesora

Sra. Lynn Young, Directora, Ministerio de Desarrollo de Recursos Humanos de Canadá (HRDC), Ottawa.

Sr. Daltro D'Arísbo, Auditor-FISCAL, Oficina de Trabajo, Porto Alegre (Brasil).

Asesor

Sr. Darlei Pinheiro, Oficial de la Misión Permanente de Brasil ante la OMI, Londres.

Sr. Ye Hongjun, Jefe de división, Departamento de la Administración de los Trabajadores del Transporte, Ministerio de Comunicaciones, Beijing (China).

Asesores

Sr. Xu Yi, Director, Departamento de Recursos Humanos, Ministerio de Comunicaciones, Beijing.

Sra. Zhao Xiaoliang, Oficial, Departamento de Cooperación Internacional, Ministerio de Comunicaciones, Beijing.

Sr. Tarek Hassan Ibrahim Sharef Eldin, Director, Instituto de Salud y Seguridad Laborales, El Cairo (Egipto).

Asesores

Sr. Hazem Abdel Hazem Halim, Jefe, Administración del Sector Marítimo, Alejandría.

Sra. Nadia El-Gazzar, Consejera laboral, Misión Permanente de Egipto, Ginebra.

Sr. Achim Sieker, Subjefe de Unidad, Ministerio Federal de Economía y Trabajo, Bonn (Alemania).

Asesora

Sra. Ute Bödecker, Funcionaria ejecutiva de asuntos jurídicos y de seguridad, Ministerio del Interior, Hamburgo.

Sr. Mobolaji Olurotimi Banjo, Director interino, Departamento de Inspecciones, Ministerio Federal de Trabajo y Productividad, Abuja (Nigeria).

Asesores

Sr. Wali Mansoor Kurawa, Director, Servicios Marítimos, Ministerio Federal del Transporte, Abuja.

Sr. Sotonye Inyeinengi-Etomi, Asistente especial del Ministro de Transportes, Ministerio Federal del Transporte, Abuja.

Dr. O. C. Nathaniel, Subdirector, Consejo Marítimo Mixto Laboral e Industrial, Lagos.

Sra. Ifeoma Christina Nwankwo, Subdirectora, Ministerio Federal de Trabajo y Productividad, Abuja.

Sr. John Idakwoji, Oficial administrativo jefe auxiliar, Abuja.

Sr. Audu Igho, Oficial administrativo, Consejo Marítimo Mixto Laboral e Industrial, Lagos.

Sr. Henry A. Ajetunmobi, Subdirector general de protección, Autoridad Portuaria de Nigeria, Lagos.

Sra. Julissa Tejada de Humphrey, Directora, Oficina Institucional de Recursos Humanos, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá (Panamá).

Sr. Gerardo S. Gatchalian, Supervisor laboral y de empleo, Oficina de Condiciones de Trabajo, Ministerio de Trabajo, Manila (Filipinas).

Asesores

Sr. Benjamin B. Cecilio, Subdirector Gerente de Operaciones, Autoridad Portuaria de Filipinas, Manila.

Sra. Yolanda C. Porschwitz, Agregada laboral, Misión Permanente de Filipinas, Ginebra.

Sr. Juan Ramón Bres, Inspector, Inspección de Trabajo y Seguridad Social, Cádiz (España).

Protección en los puertos

Asesor

Sr. Pedro J. Román, Director, Departamento de Seguridad y Protección, Administración de Puertos Españoles, Madrid.

Sr. Graeme Henderson, Jefe, Sección de Contingencias Marítimas y Civiles, Health and Safety Executive, Londres (Reino Unido).

Asesores

Sr. David Carter, Subjefe y Oficial Ejecutivo de Salud y Seguridad, División de Seguridad del Transporte, Sección de Contingencias Marítimas, Aéreas y Civiles, Londres.

Sr. Ashley Reeve, Jefe de la Sección de Operaciones de Protección Marítima, Ministerio de Transportes, Londres.

Sr. Charles Thomas Pope, Director de área, Department of Labor Occupational Safety and Health Administration (OSHA), Norfolk (Estados Unidos).

Asesores

Sr. Jon S. Helmick, USMS, Director, Programa de logística y de transporte intermodal, Academia de Marina Mercante de Estados Unidos, Kings Point.

Sr. David L. Scott, Jefe, Oficina de Normas de Operaciones y Medio Ambiente, Washington, DC.

Sr. John W. Chamberlin, Primer Secretario, Misión Permanente de los Estados Unidos de América, Chambésy, Ginebra.

Expertos nombrados por los empleadores

Sr. Abdou Ba, Director, Oficina Portuaria de Recursos Humanos, Sindicato de empresas de manutención de los puertos de Senegal, Mole (Senegal).

- Sr. Francis Bertrand, Director de recursos humanos y asuntos jurídicos, Organización Internacional de Empleadores, Nantes (Francia).
- Sr. Guido Marcelo Bocchio Carbajal, Superintendente jurídico, Southern Peru Copper Corporation, Lima (Perú).
- Sr. Joseph J. Cox, Presidente, Chamber of Shipping of America, Washington, DC (Estados Unidos).
- Sra. Lynne Harrison, Directora de recursos humanos, Port of Napier Limited, Napier (Nueva Zelandia).
- Sr. Dierk Lindemann, Director Gerente, Asociación de Armadores Alemanes, Hamburgo (Alemania).
- Sr. Claes Olmarker, Oficial de protección del puerto, Puerto de Gotemburgo, Gotemburgo (Suecia).
- Sr. Usman Husein Punjwani, Socio de Seaboard Services, Seaboard Services, Karachi (Pakistán).
- Sr. Dahari Ujud, Director, Servicios Auxiliares, Port Kland (Malasia).
- Sr. Michael Joseph Van der Meer, Director General, División de la Autoridad Portuaria, Autoridad Portuaria de Namibia, Walvis Bay (Namibia).
- Sr. Pieter M. Van der Sluis, Asesor sobre asuntos sociales, Organización General de Empleadores, Nieuwerherh (Países Bajos).
- Asesor*
- Sr. Fer M. J. Van de Laar, Director, Asociación Internacional de Puertos, Comité de Medio Ambiente y Operaciones Marítimas, Autoridad Portuaria de Amsterdam, Amsterdam.

Protección en los puertos

Sr. Alexander Zaitsev, Presidente, Asociación de Puertos y Armadores de Transporte Fluvial, Moscú (Federación de Rusia).

Expertos nombrados por los trabajadores

Sr. Gary Brown, Protección Portuaria, AFL-CIO, Fife, Estado de Washington (Estados Unidos).

Sr. Marcel Carlstedt, Sindicato de los Trabajadores del Transporte de Suecia, Estocolmo (Suecia).

Sr. P. M. Mohamed Haneef, Presidente en funciones, Asociación del Personal Portuario de Cochin, Kochi (India).

Sr. Knud Hansen, Secretario, Sindicato General de Trabajadores, Copenhague (Dinamarca).

Sr. Albert François Le Monnier, Tercer Vicepresidente, Coordinador sobre seguridad, International Longshore and Warehouse Union (ILWU), Vancouver (Canadá).

Sr. Peter Lovkvist, Co-Sweden, Valbo (Suecia).

Sr. Kees Marges, Asesor sindical, FNV Bondgeroter Netherlands, Londres (Reino Unido).

Sra. Veronica Mesatywa, Coordinadora nacional de sectores, Maritime Industry, South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU), Johannesburgo (Sudáfrica).

Sr. Leal Sundet, International Longshore and Warehouse Union (ILWU), California (Estados Unidos).

Sr. James Trevor Tannock, Subsecretario nacional, Sindicato Marítimo de Australia, Sydney (Australia).

Sr. Kenji Yasuda, Presidente, Consejo Nacional del Sindicato de Trabajadores de Muelles de Japón (ZENKOKU-KOWAN), Tokio (Japón).

Asesores

Sr. Yuji Iijima, Jefe de la Oficina para Europa, Sindicato General de Marineros de Japón, Londres.

Sr. Shimpei Suzuki, Secretario General, Consejo Nacional de Trabajadores de Muelles de Japón, Tokio

Además de los expertos, participaron observadores gubernamentales de tres Estados Miembros, así como diez representantes de organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales.

Observadores gubernamentales

Sr. Harri Halme, Oficial superior de seguridad, Ministerio de Asuntos Sociales y Salud, Tampere (Finlandia).

Sr. Mario Alvino, Oficial, Ministerio de Trabajo y Política Social, Roma (Italia).

Sra. Asiye Türker, Ingeniera superior, Jefa de delegación, Subsecretaría de Asuntos Marítimos de la Oficina del Primer Ministro, Ankara (Turquía).

Representantes de organizaciones intergubernamentales

Sr. W. Elsner, Jefe de Servicio de Puertos, Unión Europea, Bruselas.

Sr. Diego Teurelinx, Servicio de Puertos, Unión Europea, Bruselas.

Sr. Christopher C. Trelawny, Oficial técnico superior, Sección de Seguridad de la Navegación y de Protección Marítima, División de Seguridad Marítima, Organización Marítima Internacional, Londres.

Sr. Viatcheslav Novikov, Oficial de asuntos económicos, Comisión Económica de Naciones Unidas para Europa.

Protección en los puertos

Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

- Sr. Fer M. J. Van de Laar, Presidente, Asociación Internacional de Puertos, Comité de Medio Ambiente y Operaciones Marítimas, Autoridad Portuaria de Amsterdam, Amsterdam.
- Sr. John Nicholls, Director, ICHCA International Ltd., Romford, Essex.
- Sr. Brian Parkinson, Asesor, Federación Naviera Internacional, Londres.
- Sr. Dan Cunniah, Director, Oficina en Ginebra de la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres, Ginebra.
- Sra. Anna Biondi, Subdirectora, Oficina en Ginebra de la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres, Ginebra.
- Sr. Jean Dejardin, Asesor, Organización Internacional de Empleadores, Cointrin/Ginebra.

Representantes de la OIT

- Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, Directora, Departamento de Actividades Sectoriales.
- Sr. Dani Appave, Especialista en Asuntos Marítimos, Actividades Marítimas, Departamento de Actividades Sectoriales.
- Sr. Marios Meletiou, Especialista técnico en Puertos y Transportes, Actividades Marítimas, Departamento de Actividades Sectoriales.

Indice

Prefacio	v
Abreviaturas	xvi
1. Introducción	1
2. Ambito de aplicación y definiciones	4
3. Finalidad de las medidas de protección	7
4. Política en materia de protección	9
5. Cometidos y tareas	10
6. Nivel de protección	14
7. Evaluación de la protección del puerto	15
8. Plan de protección del puerto	17
9. Protección física del puerto	19
10. Sensibilización y formación en materia de protección	21
11. Confidencialidad y no divulgación de información	23

Apéndices

A. Evaluación de la protección del puerto	25
B. Plan de protección del puerto	42
C. Referencias de especial interés	50

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
OPIP	Oficial responsable de la protección de las instalaciones portuarias
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
RPP	Responsable de la protección del puerto
SOLAS	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado

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 la 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 de la OIT y de la OMI un enfoque común para la cuestión de la protección en los puertos.

1.4. El repertorio se propone ser compatible con las disposiciones del Convenio SOLAS y del Código PBIP y con las resoluciones adoptadas por la Conferencia SOLAS, de 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.

Protección en los puertos

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 la instalación portuaria. 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 éstas y el resto del puerto.

1.7. El presente repertorio proporciona un método para definir posibles 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 las operaciones marítimas y 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 (CAPP).

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 y 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 en los puertos que figuran en el presente repertorio también pueden servir de base a efectos de la protección de las operaciones marítimas nacionales y de los puertos destinados al tráfico nacional.

1.9. El repertorio ha de conformarse con la estrategia de los Estados Miembros de la OIT y de la OMI 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, contemplados en los instrumentos de la OIT, ni menoscabar el acceso de las organizaciones de trabajadores a los puertos, las 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, según proceda, 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 para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado. 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 mantendrán medidas adicionales de protección apropiadas durante un período determinado, por haberse incrementado el riesgo de un incidente de protección.

2.8.3. Nivel de protección 3: nivel en el cual se mantendrán medidas específicas adicionales de protección por un tiempo limitado, cuando sea probable o inminente un incidente de protección, aunque no pueda identificarse el objetivo específico de que se trate.

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

2.10. *Comité asesor sobre la protección del puerto (CA-PP)*. Comité creado por el Estado Miembro o la autoridad designada encargado, 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 vulnera-

¹ La definición de oficial de protección de las instalaciones portuarias (OPIP) figura en la Parte A del Código PBIP, página 8, punto 2.1.8.

Protección en los puertos

bles, la capacidad, el grado de preparación y las medidas de protección vigentes en el puerto, que es una parte esencial e integral 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 los puntos vulnerables, contrarrestar las amenazas y responder a los incidentes de protección. En dicho plan 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 con otro plan de protección.

2.13. *Instalación portuaria*. Lugar determinado por el Estado Miembro o la autoridad designada en el cual tiene lugar la 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 del personal o una información reservada 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 clave 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 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 o potencialmente 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 de contrabando, drogas, narcóticos, otras sustancias ilegales y materiales prohibidos.

Protección en los puertos

3.3.6. Impedir otras actividades delictivas, como el robo.

3.3.7. Impedir la difusión no autorizada de material confidencial y de información protegida por derechos de propiedad comercial o información reservada en materia de protección.

4. Política en materia de protección

4.1. Los Estados Miembros de la OIT y de la OMI 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 en materia de protección en el puerto deberían tener en cuenta los pertinentes convenios internacionales, repertorios de recomendaciones prácticas y otras 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 siguientes medidas, que adoptarían 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 eficazmente la política en materia de protección.

4.2.4. Reconocer la importancia del factor humano: la 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 pública, 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. *El Estado Miembro de la OIT o de la OMI.* Además de formular y aplicar una política en materia de protección el Estado Miembro debería:

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

5.1.2. Asegurarse de que se constituye un Comité asesor sobre la protección del puerto y que se designa a 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. Asegurarse de que se efectúe una evaluación de la protección del puerto.

5.1.5. Aprobar las EPP y sus posibles modificaciones posteriores.

5.1.6. Cerciorarse de que los PPP 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. *Responsable de la protección del puerto (RPP).* Las tareas del RPP deberían ser, entre otras, las siguientes:

5.2.1. Llevar a cabo una inspección inicial exhaustiva de la protección en el puerto, teniendo en cuenta la correspondiente EPP.

5.2.2. Asegurar la elaboración y el mantenimiento del PPP.

5.2.3. Aplicar el PPP.

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 PPP, para corregir deficiencias y actualizarlo en función de los cambios relevantes efectuados en el puerto.

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

5.2.7. Asegurarse de que se ha impartido la debida formación al personal responsable de la protección en el 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 PPP.

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

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

Protección en los puertos

5.2.12. Asegurarse de 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, y cooperar con los pertinentes 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 PPP y colaborar en la EPP.

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

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 PPP.

5.3.4. Asegurarse de que sus integrantes representen las funciones operativas que se desempeñan en el puerto, entre ellos, según proceda:

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

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 emergencia.

5.3.4.4. Los representantes de los trabajadores².

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.

² 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 de la OIT y de la OMI 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 las amenazas.

6.3. Cuando cambie el nivel de protección, el RPP debería actuar de conformidad con lo dispuesto en el PPP y cerciorarse de que se apliquen las exigencias de dicho plan o cualquier otra medida de protección especial o adicional pertinente para una determinada amenaza. Por ejemplo:

6.3.1. *El nivel de protección 1* puede incluir medidas como la inspección aleatoria de personas, material y 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 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

7.1. La evaluación de la protección del puerto (EPP) 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).

Protección en los puertos

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

8. Plan de protección del puerto

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

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

8.1.2. Detalles acerca de 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. Detalles acerca de 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 PPP 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 RPP y cualquiera de los OPIP.

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

Protección en los puertos

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 PPP.

8.2. El PPP 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 PPP 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, al igual que los procedimientos de control del acceso y los documentos sobre el acceso, así como los de protección física necesarios para reducir el nivel de riesgo.

9.2. Las zonas designadas como «zonas de acceso restringido» en el PPP deberían delimitarse con signos de advertencia apropiados, con marcas 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 y equipo entrantes o salientes que procedan de lugares adyacentes, de la vía marítima o del exterior del puerto.

9.4. El PPP 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.

Protección en los puertos

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.

9.5. 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.

9.6. Cuando sea necesario introducir procedimientos que combinen aspectos de protección del PPP y del PPIP, éstos deberían precisarse claramente en el PPP. 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 personal respecto de todo comportamiento, incidente, suceso u objeto sospechosos 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. Deberían incluirse directrices claras para la notificación de tales casos al personal de supervisión, 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 concretos que hayan de cumplirse en el puerto o en instalaciones externas al servicio del puerto como, por ejemplo:

10.2.1. Los asignados al personal de protección y a los responsables de velar por el cumplimiento de la ley.

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

10.2.3. Otros cometidos y tareas asociados en los que normalmente el personal no entra en contacto directo con

Protección en los puertos

los pasajeros, la carga, los materiales y los suministros o los buques 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 y sus correspondientes procedimientos rutinarios o asuntos portuarios a personas que no tienen una necesidad real de conocerla.

Apéndice A

Evaluación de la protección del puerto

Introducción

1. La matriz de análisis de amenazas y riesgos (MAAR) es un método y un instrumento simplificados basados en el cálculo del riesgo que sirve para la realización de una evaluación de la protección del puerto (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 para 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 objetivos potenciales debería ser lo más exhaustiva posible, teniendo debidamente en cuenta la función o funciones del puerto y 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 MAAR. Dicha matriz tiene por objeto comparar y evaluar las medidas de protección destinadas a reducir, de manera independiente, la vulnerabi-

Protección en los puertos

lidad o el impacto de la amenaza y, por ende, colectivamente, la puntuación total de 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. *Objetivo potencial (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 podría 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 OP 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 o en concesión o ha permitido su uso o control por terceros.

6.1.3. Son propietarias, controlan u operan el OP terceras partes.

6.1.3.1. Representadas en el CAPP.

6.1.3.2. No representadas en el CAPP (en cuyo caso conveniría 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 o medios 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

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

Objetivo potencial: personas/lugar/ubicación (especificarse cada OP de la zona portuaria que no está cubierto por el PPIP u otro subplan 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						

Protección en los puertos

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, etcétera.

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, vigilancia esporádica,

falta de un programa de formación establecido en materia de protección, 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 a las mismas, un programa de formación establecido en materia de protección, una vigilancia adecuada y sensibilización sobre las amenazas 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* (columna E del cuadro 1). 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 = Dañino para la protección y la seguridad. (Probabilidad de muertes y lesiones graves y/o que se cree un peligro general para la seguridad y la salud públicas.)
- 4 = Dañino 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 = Dañino para el medio ambiente y/o para el funcionamiento económico del puerto. (Probabilidad de una paralización duradera de las actividades de todo el puerto y/o de grandes pérdidas económicas y de una merma del prestigio nacional.)
- 2 = Dañino para los bienes, la infraestructura, los servicios de suministro de agua, electricidad, etc., y la protección de la

Protección en los puertos

carga. (Probabilidad de paralización temporal de un determinado bien, infraestructura u organización.)

1 = Dañino, al menoscabar la confianza de los clientes y de la comunidad portuaria.

12. *Puntuación de riesgo* (columna F del cuadro 1). El resultado se obtiene multiplicando la amenaza por la vulnerabilidad y por el impacto.

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

Amenaza – Alta	3
Vulnerabilidad – No se han contemplado contramedidas ..	4
Impacto – Muertes o lesiones posibles	5
Puntuación de riesgo	60

12.2. La puntuación más baja para una determinada situación será:

Amenaza – Baja	1
Vulnerabilidad – Medidas totalmente eficaces	1
Impacto – Pequeño	1
Puntuación de riesgo	1

13. *Prioridad en la adopción de acciones* (columna G del cuadro 1). La tabulación de las puntuaciones de cada amenaza contra cada uno de los objetivos potenciales facilitará la fijación del orden de prioridades para hacer frente a cada incidente potencial. El proceso debería dar lugar a indicaciones acerca de las acciones necesarias para evitar, detectar y atenuar las consecuencias de posibles incidentes, de los recursos disponibles o necesarios y de las medidas de protección adecuadas.

14. Cuando se identifique el OP y se determinen y evalúen las medidas de protección más apropiadas se deberían considerar el historial y el *modus operandi* de los grupos ilegales que con

mayor probabilidad podrían operar en la zona al evaluar las situaciones hipotéticas probables.

15. Esta reducción evaluada del resultado para cada situación hipotética se basa en la eficacia percibida de las medidas de protección cuando se lleven a la práctica. El resultado debería servir para orientar acerca de las acciones y recursos que mejor podrían contribuir a disuadir los ataques contra el OP. También puede dar indicaciones acerca de los objetivos o amenazas que no haga falta tomar en consideración, o de 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 situaciones de amenaza similares y medidas de protección normales escogidas por su óptima eficacia. Quizás sea igualmente posible agrupar varios objetivos potenciales bajo una misma medida de protección. Por ejemplo, uno o varios OP próximos entre sí pueden ser protegidos por una valla perimetral con un control de acceso. Cabe la posibilidad de trasladar una operación vulnerable de una parte remota del puerto a otra más segura. Deberían tomarse en consideración todas las acciones viables.

17. La MAAR debidamente completada, acompañada de un resumen refundido 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 que figura en las páginas 32 a 41 se ilustran las diez fases de una evaluación de protección mediante la aplicación de la MAAR para una situación de amenaza concreta: la destrucción con explosivos de la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria.

Fase 1. Indicar en la columna B una situación hipotética viable

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 en vigor	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, así como los repetidores 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 cuyo acceso no está restringido, a unos 200 metros de las oficinas del Capitán de 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 y a tareas estacionales como el corte del césped por contratistas regulares 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 o colocado en la misma o por 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 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				
<p>Puntuación de la amenaza, sobre la base de la información de los servicios de inteligencia, del nivel de protección, de las medidas de disuasión en vigor y de otros factores pertinentes</p> <p>A esta situación le corresponde una puntuación de amenaza 1 (bajo), porque no se ha recibido ninguna información concreta de los servicios de inteligencia 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 de inteligencia.</p>						

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

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

En este ejemplo, la amenaza es el daño a 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 la patrulla de vigilancia se consideran un factor de disuasión suficiente.

Fase 4. Indicar en la columna E la puntuación del impacto 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	3		
	<p>El impacto es la consecuencia de un incidente y de sus repercusiones sobre la protección y la seguridad y la salud públicas, etc.</p> <p>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 aun más el impacto si hay un elemento redundante (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 redundante o si fuera difícil proceder a la sustitución del objetivo.</p>					

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

Protección en los puertos

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 x 2 x 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 acciones prioritarias, con base en la evolución de la amenaza, de la vulnerabilidad o del impacto

A	Situación hipotética núm.	Amenaza					Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
		B	C	D	E	F		
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 inicial de riesgo

Por ejemplo, si la amenaza pasa de 1 (bajo) a 2 (mediano), 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 la 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 el 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 del Capitán de 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 y a tareas estacionales como el corte del césped por contratistas regulares aprobados por el puerto. Hay una patrulla de vigilancia que visita y comprueba la existencia de posibles daños o 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 totalmente 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				Impacto	Puntuación de riesgo	Acción prioritaria
	A	B	C	D	E	F	G	
1			2	1	3	6		
		Destruir con explosivos la torre de comunicaciones de la Autoridad Portuaria						

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 de 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 de 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 la organización portuaria 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 analizadas 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 la 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

Plan de protección del puerto

Introducción

1. El plan de protección del puerto (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 los miembros de la comunidad portuaria.

3.13. Medidas destinadas a impedir la manipulación no autorizada de los bienes y equipo del puerto, o el robo de los mismos, así como de la carga, los materiales entrantes y salientes y los suministros.

3.14. Procedimientos de auditoría del PPP.

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:

Protección en los puertos

4.1. La ruta permitida para el embarco y desembarco de pasajeros.

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

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

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

4.5. El tipo de interfaz física con las instalaciones portuarias y el movimiento de personas, materiales, suministros y carga 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 podría contener la siguiente información:

7. Página de cubierta

- Nombre de la zona portuaria
- Lista de planes conexos
- Lista de los miembros del CAPP

- 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 destinados a modificarlo 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 PPP, detallando los principales objetivos y políticas en materia de protección, por ejemplo, disuadir, detectar y reaccionar propiciando un elevado grado de sensibilización y una formación en materia de protección.

12. *Declaración de política en materia de protección*: incluye 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.

Protección en los puertos

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

13.6. Todos los miembros de la comunidad portuaria apoyarán y participarán voluntariamente en 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*, o en su caso, el mandato para su constitución, y:

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 portuarios.

16. *El puerto*. Definición del perímetro (límites) geográfico y funcional del puerto y su composición, incluidas 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 ley 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 funciones 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 mantendrán en todo momento medidas mínimas de protección apropiadas.

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

22.3. *Nivel de protección 3.* Nivel en el cual se mantendrán medidas específicas adicionales de protección por un tiempo limitado, cuando sea probable o inminente un incidente que afecte a la 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.

Protección en los puertos

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 del 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 escrito para verificar el contenido de vehículos entrantes cotejándolo con otra documentación o información, quizás sea 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 relacionados con él 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 PPP

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 la información sobre la protección o la información protegida por derechos de propiedad.

Formación

32. Detallar los requisitos de formación del personal portuario para desempeñar su cometido y el de 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 medida de respuesta crítica, recursos o factor de importancia.

Apéndice C

Referencias de especial interés

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

1. En el sitio Web de la OMI, www.imo.org, se pueden consultar los siguientes instrumentos:

1.1. Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado;

1.2. Código PBIP, edición de 2003: *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias y enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS* (Londres, OMI, 2003).

2. Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185), que puede consultarse en el sitio Web de la OIT: www.ilo.org.

3. En el sitio Web de las Naciones Unidas, www.un.org/docs, se pueden consultar los siguientes documentos:

3.1. Resolución A/RES/57/219 (2002) de la Asamblea General de las Naciones Unidas: 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 actos de terrorismo.





Protección en los puertos

El presente repertorio de recomendaciones prácticas, elaborado conjuntamente por la Oficina Internacional del Trabajo (OIT) y por la Organización Marítima Internacional (OMI), ofrece una serie de útiles directrices proyectadas para contribuir a reducir el riesgo que suponen para los puertos las amenazas que plantean los actos ilícitos. Constituye un marco valioso para la formulación e implantación de estrategias en materia de protección y para determinar los riesgos en potencia que pesan sobre la protección de los puertos. Tiene por objeto fomentar la adopción de un enfoque común de la protección portuaria entre los Estados Miembros. Pone de relieve tareas, cometidos y medidas de protección de carácter disuasivo adecuados además para detectar y combatir los actos ilícitos contra los puertos de tráfico internacional, y puede igualmente servir de base para establecer una estrategia de protección en los puertos de tráfico nacional. Se ocupa, asimismo, de las cuestiones fundamentales que constituyen la sensibilización en materia de protección y la formación.

El presente repertorio se ajusta, en la medida de lo posible, a los principios y prácticas establecidos en el Código PBIP de la OMI, del cual representa una valiosa guía complementaria ya que extiende la cuestión de la protección de los puertos más allá del ámbito de la instalación portuaria a fin de abarcar el puerto en su totalidad. Las medidas señaladas en el repertorio se aplican a todos los sectores y funciones del puerto, a quienes trabajan y desarrollan actividades comerciales en él, necesitan acceso o transitan por sus instalaciones. El repertorio también resulta de utilidad para potenciar al máximo la eficacia de las medidas de protección mediante la realización sistemática de simulacros, ejercicios, pruebas e inspecciones de los procedimientos de protección. Incluye además ejemplos prácticos de una evaluación de la protección del puerto y un plan de protección del puerto.

Precio: 20 francos suizos

ISBN 92-2-315286-0



9 789223 152864