

COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
107º periodo de sesiones
Punto 7 del orden del día

MSC 107/7/2
28 marzo 2023
Original: INGLÉS

Difusión al público antes del periodo de sesiones:

MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

Dificultades en la recepción de las alertas de protección marítima a través del sistema de alerta de protección

Nota presentada por Colombia

RESUMEN

<i>Sinopsis:</i>	En el presente documento se abordan consideraciones respecto a la efectividad del sistema de alerta de protección del buque, establecido en la regla XI-2/6 del Convenio internacional para la seguridad humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), enmendado.
<i>Principio estratégico, si es aplicable:</i>	5
<i>Resultados:</i>	5.2
<i>Medidas que han de adoptarse:</i>	Véase el párrafo 15.
<i>Documentos conexos:</i>	MSC 77/26/Add.1, anexo 7, MSC/Circ.1155, MSC.1/Circ.1333 y MSC.1/Circ.1334, y MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4.

Introducción

1 Este documento contiene las consideraciones de Colombia respecto a la efectividad del sistema de alerta de protección del buque, establecido en la regla XI-2/6 del Convenio internacional para la seguridad humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), enmendado, y se presenta de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.12 de la circular MSCMEPC.1/Circ.5/Rev.4.

2 Colombia recuerda que el MSC 77 aprobó la resolución MSC.147(77) "Adopción de las normas revisadas de funcionamiento de los sistemas de alerta de protección del buque" en donde se indica que se proveerá un sistema de alerta de protección del buque a bordo para transmitir alertas de protección a una autoridad competente en tierra cuando la

<https://imocloud.sharepoint.com/MS/SWPU/MSC/107/MSC 107-7-2.docx>

protección del buque está amenazada o ha sufrido un menoscabo. Además, se define que la transmisión de las alertas de protección debe ir dirigida a una estación costera.

3 También el MSC 80° examinó las recomendaciones del Subcomité COMSAR y aprobó la circular MSC/Circ.1155 que contiene las orientaciones sobre la prioridad de los mensajes y la prueba de los sistemas de alerta de protección del buque. Las orientaciones en su parte I Prioridad del mensaje, numeral 5 recuerdan la exigencia del Convenio SOLAS a los gobiernos contratantes para que comuniquen a la Organización y divulguen para conocimiento de las compañías y los buques, los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento (las 24 horas del día, siete días por semana) para recibir las alertas de protección del buque y adoptar las medidas oportunas al respecto.

4 Posteriormente, el MSC 86° aprobó las circulares MSC.1/Circ.1333 Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques y MSC.1/Circ.1334 Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques. Especialmente en esta última circular se menciona la utilización del sistema de alerta de protección de los buques como una práctica para la ejecución del plan de protección del buque.

Análisis

5 El sistema de alerta de protección del buque fue concebido para enviar de forma discreta una señal o mensaje cuando el buque desee informar a las autoridades en tierra alguna situación que amenace o irrumpa su protección. Dentro de este desarrollo se estableció que la Autoridad competente, designada por la Administración, es la encargada de recibir la alerta y notificar a la autoridad responsable de la protección marítima dentro de su Administración, al Estado o Estados ribereños en cuyas proximidades está operando en ese momento el buque, o a otros Gobiernos Contratantes (Resolución MSC.147(77)). De igual manera, la Circular MSC/Circ.1155 indica que las Administraciones se asegurarán de que los destinatarios designados de las alertas de protección del buque puedan procesar la información en el nivel más alto de prioridad y tomar las medidas oportunas, una de ellas notificar al Estado Ribereño.

6 No obstante, se evidencian limitaciones operativas respecto a la Resolución MSC.147(77) y a la Circular MSC/Circ.1155 ya que en ocasiones el Estado ribereño no está recibiendo la notificación o en el mejor de los casos se recibe de forma tardía, reduciendo la capacidad de respuesta a los sucesos.

7 Así las cosas, el SSAS no estaría cumpliendo su objetivo de ser un sistema de uso inmediato y eficaz. Toda vez que son los Estados Ribereños los que podrían atender rápidamente un suceso cuando se da en proximidades de sus costas.

Experiencia de Colombia

8 Colombia, mediante la Autoridad Marítima como Autoridad Designada, observó que cuando los buques de tráfico internacional activan la alerta SSAS por un suceso, la alerta no es retransmitida por parte de Armadores, Banderas, Compañías o personal responsable de la protección de los buques en tierra, a la Autoridad del Estado Ribereño correspondiente. Lo que se pudo confirmar al comparar los reportes registrados por el International Maritime Bureau (IMB) de los buques que le notificaron robos a mano armada en puertos colombianos, en contraste con la inexistencia de registros por parte del Estado colombiano (como Estado ribereño), el cual al no recibir el reporte correspondiente a este tipo de sucesos por los medios pertinentes, no cuenta con la información para su verificación, atención oportuna y registro de

las acciones tomadas frente a los hechos. Tampoco se cuenta con registros de reportes realizados por parte del oficial de protección del buque (OPB) a las estaciones de control de tráfico marítimo, lo cual limita la capacidad de las fuerzas de seguridad del Estado colombiano para atender oportunamente los sucesos.

9 Lo anterior dificulta el desarrollo de las buenas prácticas que ha implementado Colombia para brindar acompañamiento y vigilancia a los buques de tráfico internacional que arriban a puertos colombianos, al no contar con la información en tiempo real.

10 Por esta razón, se realizaron visitas a diferentes puertos del país con el fin de comprobar el funcionamiento y efectividad del sistema de alerta de protección del buque (SSAS) en los buques de tráfico internacional que arriban a puertos colombianos.

11 En el puerto de Barranquilla fueron visitados diez (10) buques de distintas banderas, por personal especializado de la Autoridad Marítima Colombiana, quienes entrevistaron a Capitanes y oficiales de protección. Ellos señalaron los procedimientos establecidos en sus planes de protección, las pruebas periódicas de operación que adelantan, la confidencialidad y discrecionalidad en sus protocolos, pero no fue posible que las estaciones de control de tráfico de dicho puerto recibieran la alerta. Se logra evidenciar que, a bordo de los buques los responsables del SSAS no tienen la capacidad de configurar, modificar o agregar correos asociados a la señal de alerta, si no es bajo la autorización de la compañía del buque en tierra.

12 Se concluyó que el SSAS no garantiza que las alertas lleguen de manera oportuna y temprana al Estado ribereño y, por lo tanto, no es posible atender rápidamente los sucesos. No existe una configuración mediante la cual las estaciones de control de tráfico reciban la alerta por medio de los dispositivos autorizados (e-mail, radiobalizas, etc.) rápidamente.

Propuesta

13 Teniendo en cuenta la problemática planteada anteriormente, para garantizar la efectividad del SSAS consideramos necesario estudiar la posibilidad de conferir carácter obligatorio a la notificación al Estado ribereño cuando el buque navegue en sus aguas. A este respecto, Colombia es de la opinión que, si el sistema SSAS se pudiera configurar para incluir en la transmisión de la alerta al Estado ribereño, la alerta llegaría de manera inmediata, permitiendo tomar acciones pertinentes, según los protocolos y procedimientos establecidos por cada Administración, en tiempos pertinentes.

14 Adicionalmente, es importante que la Secretaría inste a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a asegurar el correcto funcionamiento del sistema de alerta de protección del buques- SSAS que requiere de un punto de contacto designado para estar disponible en todo momento (las 24 horas del día, siete días por semana) y con la capacidad de gestionar la información con el más alto de nivel de prioridad.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

15 Se invita al Comité a que examine la información facilitada, en particular las propuestas formuladas en los párrafos 13 y 14, y a que adopte las medidas que estime oportunas.