



ASAMBLEA
23º periodo de sesiones
Punto 17 del orden del día

A 23/Res.950
26 febrero 2004
Original: INGLÉS

Resolución A.950(23)

**Adoptada el 5 de diciembre de 2003
(Punto 17 del orden del día)**

SERVICIOS DE ASISTENCIA MARÍTIMA (MAS)

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

TOMANDO NOTA de las disposiciones de las reglas V/31, VII/6, VII/7-4 y VIII/12 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado, sobre la información que debe transmitir el buque en caso de peligro o cuando se produce un suceso,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de las disposiciones del artículo 8 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), 1973, modificado por el Protocolo de 1978, sobre los informes que debe transmitir el buque cuando se produce un suceso,

CONSIDERANDO que, además de los casos en los que es obligatorio informar y para los que ya se han designado los organismos a los que se debe notificar la información, sería útil que el capitán de un buque necesitado de asistencia utilizara el mismo punto de contacto en cada Estado ribereño que pudiera estar legítimamente interesado por la situación de ese buque, en particular con respecto a la búsqueda de un lugar de refugio,

CONSIDERANDO TAMBIÉN que los Estados tienen derecho a recibir información inicial y a que posteriormente se les mantenga informados de las operaciones de salvamento marítimo que tengan lugar frente a sus costas por iniciativa de las partes que tengan un interés legítimo en un buque necesitado de asistencia,

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

CONSIDERANDO ADEMÁS que sería útil para los Estados ribereños, y más fácil para los capitanes, que todo organismo encargado de recibir los informes y mantener después el contacto con el buque necesitado de asistencia y con su propietario tuviera en todos los Estados una sigla común que correspondiera al mínimo de obligaciones comunes previstas por la Organización,

CONSIDERANDO FINALMENTE la dificultad de que cuando ocurra un accidente a bordo del buque, el capitán pueda evaluar si necesitará asistencia (salvamento) o que se rescate a las personas a bordo, así como la utilidad que tiene para el Centro coordinador de salvamento marítimo (MRCC), en cuanto al salvamento en sí, recibir lo antes posible información sobre los problemas surgidos en el buque en cuestión, a fin de preparar una operación de búsqueda y salvamento en caso de que sea necesaria posteriormente,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en sus 76º y 77º periodos de sesiones, por el Comité de Protección del Medio Marino en su 48º periodo de sesiones y por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 49º periodo de sesiones,

1. RECOMIENDA que los Estados ribereños establezcan un servicio de asistencia marítima (MAS) para:

- a) recibir los informes, consultas y notificaciones prescritos por los instrumentos de la OMI a que se hace referencia en el anexo 1 de la presente resolución;
- b) seguir la situación del buque cuando los informes a que se hace referencia en párrafo a) anterior revelen que se trata de un suceso que puede dar lugar a una situación en la que el buque necesite asistencia;
- c) servir de punto de contacto entre el capitán y el Estado ribereño interesado cuando la situación del buque haga necesario el intercambio de información entre este último y el Estado ribereño, sin ser una situación de peligro que pudiera conducir a una operación de búsqueda y salvamento;
- d) servir de punto de contacto entre los participantes en una operación de salvamento marítimo realizada por una entidad privada a petición de las partes que tengan un interés legítimo en el buque y el Estado ribereño, cuando éste estime que debe seguir todas las fases de esa operación;

2. INSTA a los Gobiernos a que emitan instrucciones nacionales que indiquen a su MAS:

- a) a qué autoridad u organismo debe transmitir la información obtenida de un buque;
- b) de qué autoridad u organismo recibirá instrucciones con respecto a su propia actuación y a la información que debe transmitirse al buque;

3. INVITA a los Gobiernos de los Estados ribereños que hayan establecido un MAS a que transmitan a la Organización los pormenores del mismo (número de llamada, distintivo de llamada, etc.), para que la Organización los distribuya, de manera que los capitanes y otras personas u organizaciones interesadas puedan ponerse en contacto con él cuando sea necesario;
4. RECOMIENDA que, al establecer un MAS, los Gobiernos de los Estados ribereños tengan en cuenta las directrices que figuran en el anexo 2 de la presente resolución;
5. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan sometida a examen la presente resolución y la enmienden según proceda.

ANEXO 1

LISTA DE INSTRUMENTOS DE LA OMI QUE OBLIGAN A INFORMAR
DE LOS SUCESOS RELACIONADOS CON LOS BUQUES

- 1 *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado*

Regla V/31 (mensajes de peligro);
Reglas VII/6 y VII/7-4 (notificación de sucesos en que intervengan mercancías peligrosas);
Regla VIII/12 (accidentes de buques nucleares).
- 2 *Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), 1973, modificado por el Protocolo de 1978, enmendado*

Artículo 8 (informes sobre sucesos relacionados con la descarga o posible descarga de sustancias perjudiciales);

Protocolo I (disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con la descarga o posible descarga de sustancias perjudiciales (en aplicación del artículo 8)).
- 3 *Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Intervención)*

Artículo III, apartados a) y f) (consultas; notificaciones).
- 4 *Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación)*

Artículos 4 y 5.
- 5 *Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI)*

Párrafos 29 y 30.
- 6 *Resolución A.851(20): Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar*

ANEXO 2

DIRECTRICES RELATIVAS AL SERVICIO DE ASISTENCIA MARÍTIMA (MAS)

Introducción

Las circunstancias de la actividad de un buque que afectan a un MAS no son las que requieren el salvamento de personas

Pueden presentarse tres situaciones:

- el buque ha sufrido un accidente que no disminuye su capacidad náutica (por ejemplo, pérdida de carga, descarga accidental de hidrocarburos, etc.) pero del que se debe realizar un informe;
- el buque, a juicio de su capitán, necesita asistencia pero no está en una situación de peligro que requiera el salvamento de las personas a bordo (a punto de hundirse, con un incendio que se propaga, etc.); y
- el buque se encuentra en una situación de peligro y ya se ha rescatado a las personas a bordo, con la posible excepción de quienes han permanecido en el buque, o han sido trasladados a él, para intentar salvarlo.

De todas maneras, si la situación evoluciona de tal forma que las personas a bordo llegan a encontrarse en peligro, tendrá prioridad en la intervención el Centro coordinador de salvamento marítimo (MRCC) y no el MAS

1 Establecimiento de los MAS

1.1 El establecimiento de un **MAS** no debería necesariamente implicar la creación de un nuevo organismo. En la medida en que se respeten las presentes directrices, las funciones del **MAS** podrían ser asumidas, a discreción de la Administración, por un organismo existente, preferiblemente un MRCC o, en su defecto, una capitania de puerto, un centro operativo del servicio de guardacostas (si existe) u otros.

1.2 La atribución de las funciones del **MAS** a un MRCC podría ser, desde el punto de vista práctico, una solución interesante y eficaz, pero sería necesario que el personal estuviese bien capacitado para poder distinguir entre las circunstancias que hacen que un buque se encuentre en una situación de peligro y las circunstancias que ponen a un buque en una situación difícil pero sin peligro, tal como se entiende éste en el Convenio SAR y los procedimientos conexos. Cabe recordar que la noción de MRCC implica la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento. En cambio, en el marco de la resolución *supra*, un **MAS** está simplemente encargado de recibir y transmitir las comunicaciones y efectuar el seguimiento de la situación.

1.3 El hecho de que la resolución recomiende a cada Estado ribereño establecer un **MAS** no debe impedir que Estados ribereños vecinos combinen sus medios según acuerdos apropiados para disponer de un **MAS** conjunto.

1.4 De la misma manera, un Estado ribereño podrá establecer más de un **MAS** si sus necesidades lo justifican.

2 Publicidad del establecimiento y existencia de los MAS

2.1 Se ruega a los Gobiernos de los Estados ribereños que notifiquen a la OMI la existencia y los pormenores (número de llamada, distintivo de llamada, etc.) de sus **MAS**, según el modelo contenido en el apéndice.

2.2 La Secretaría de la OMI publicará periódicamente en una circular los pormenores recibidos.

2.3 Se invita a los organismos nacionales encargados de difundir la información náutica a que publiquen esos pormenores.

3 Funciones de los MAS

3.1 Según el texto de la resolución *supra*, las funciones de los **MAS** son las siguientes:

- .1 recibir los informes, consultas y notificaciones prescritos por los instrumentos pertinentes de la OMI en caso de que se produzca un suceso que afecte a un buque;
- .2 seguir la situación del buque cuando los informes a que se hace referencia en .1 revelen que se trata de un suceso que puede dar lugar a una situación en la que el buque necesite asistencia;
- .3 servir de punto de contacto entre el capitán y el Estado ribereño cuando la situación del buque haga necesario el intercambio de información entre este último y el Estado ribereño, sin ser una situación de peligro que pudiera conducir a una operación de búsqueda y salvamento;
- .4 servir de punto de contacto entre los participantes en una operación de salvamento marítimo realizada por una entidad privada a petición de la compañía y el Estado ribereño, cuando éste estime que debe seguir el desarrollo de esa operación.

3.2 El establecimiento de un **MAS** no requiere una reorganización de las competencias o funciones gubernamentales o administrativas porque, según el texto de la resolución *supra*, el **MAS** es simplemente un punto de contacto. Sí requeriría, por el contrario, la instauración de procedimientos e instrucciones que permitieran al **MAS** remitir cualquier información dada al organismo competente y que obligaran a los organismos interesados a utilizar el conducto del **MAS** para ponerse en contacto con el buque.

Así pues, las instrucciones nacionales deben indicar a la organización que desempeñe las funciones de **MAS**, como mínimo, lo siguiente:

- a qué autoridad u organismo debe transmitir la información obtenida de un buque; y
- de qué autoridad u organismo recibirá instrucciones con respecto a su actuación y a la información que debe transmitirse al buque.

En cualquier caso, tan pronto como la información haga pensar que la situación del buque podría hacer necesaria una operación de salvamento, se debe informar al MRCC, si no desempeña la función de **MAS**, con el fin de que pueda prepararse para intervenir si es necesario.

3.3 Ni la resolución *supra* ni las presentes directrices impiden que un Gobierno asigne a su **MAS** funciones distintas de las arriba mencionadas en relación con los buques que necesiten asistencia.

4 Funcionamiento de los MAS

4.1 Los **MAS** deberán funcionar las 24 horas del día.

4.2 Será posible utilizar el idioma inglés en las comunicaciones entre un buque necesitado de asistencia y un **MAS**.

4.3 Los **MAS** estarán autorizados por sus respectivos Gobiernos para intercambiar entre sí información sobre las notificaciones recibidas y sobre las situaciones en las que los buques puedan necesitar asistencia.

5 Equipo de comunicaciones

En lo que respecta al suministro de equipo de comunicaciones a los **MAS**, podría tomarse como referencia la circular COMSAR/Circ.18: "Orientación sobre las necesidades mínimas de los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC) en materia de comunicaciones".

APÉNDICE DEL ANEXO 2
NOTIFICACIONES DE LOS MAS A LA OMI

MAS
(*nombre del país y cualquier información complementaria*)

Teléfono:

Facsímil:

Télex:

Inmarsat C:

ISMM:

Correo electrónico:

AFTN:

Escucha en canales de ondas métricas:

Dirección postal:

Notificación efectuada en nombre del Gobierno de por
(nombre, número de teléfono y de facsímil, dirección de correo electrónico y dirección postal)
