

Resolución A.814(19)
aprobada el 23 de noviembre de 1995
(Punto 10 del orden del día)

DIRECTRICES PARA EVITAR FALSOS ALERTAS DE SOCORRO

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,

CONSIDERANDO los problemas notificados por los Gobiernos Miembros por lo que respecta al funcionamiento correcto del SMSSM y, en particular, el hecho de que los falsos alertas de socorro se están convirtiendo en un obstáculo importante para el funcionamiento eficaz de los servicios de búsqueda y salvamento,

RECORDANDO que el SMSSM se creó sobre la base de la resolución 6 de la Conferencia internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, y que, según esa resolución, el SMSSM debe proporcionar, entre otras cosas, los elementos radioeléctricos esenciales del plan internacional de búsqueda y salvamento marítimos,

TENIENDO EN CUENTA que el número excesivo de falsos alertas de socorro impone una considerable e innecesaria carga de trabajo a los centros coordinadores de salvamento (CCS), puede mermar la confianza de la gente de mar en el SMSSM y tener también consecuencias graves en situaciones reales de peligro, así como para la vida humana en el mar,

CONSCIENTE de que si en un futuro próximo no se consigue reducir el número de falsos alertas que se están produciendo en la actualidad se puede poner en peligro la calidad y eficacia de las organizaciones de búsqueda y salvamento,

CONSIDERANDO que la urgente divulgación de algunos de los problemas con los que se enfrentan quienes prestan servicios de salvamento contribuiría a mantener mejor informadas a las personas y organizaciones participantes y, en último término, a reducir el número de falsos alertas,

CONSIDERANDO TAMBIÉN que las administraciones, los fabricantes, los instructores, los usuarios, los que prestan servicios de comunicaciones y de salvamento y todas las demás partes interesadas necesitan orientación sobre la manera de reducir los falsos alertas de socorro,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Comité de Seguridad Marítima en su 65º periodo de sesiones,

- 1 APRUEBA las Directrices para evitar falsos alertas de socorro, que figuran en el anexo de la presente resolución;
- 2 INSTA a los gobiernos a que pongan estas Directrices en conocimiento de todos los interesados.

Anexo

DIRECTRICES PARA EVITAR FALSOS ALERTAS DE SOCORRO

1 Las administraciones:

- .1 informarán a los propietarios de buques y a la gente de mar acerca de las consecuencias del creciente número de falsos alertas de socorro;
- .2 tomarán medidas para que los buques registren debidamente todo el equipo del SMSSM y se cerciorarán de que los CCS pueden disponer rápidamente de los datos de registro;
- .3 considerarán la posibilidad de establecer y utilizar en el ámbito nacional medidas coercitivas para perseguir a quienes:
 - .3.1 transmitan involuntariamente un falso alerta de socorro sin anularlo debidamente o no respondan a un alerta de socorro debido a error o negligencia,
 - .3.2 transmitan repetidamente falsos alertas de socorro; y
 - .3.3 transmitan deliberadamente falsos alertas de socorro;
- .4 utilizarán el procedimiento de notificación de infracciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones en caso de transmisión de falsos alertas de socorro o de ausencia de respuesta a un alerta de socorro retransmitido de costera a buque;
- .5 se cerciorarán de que todo el personal pertinente del buque conoce el funcionamiento del SMSSM, la importancia de evitar los falsos alertas de socorro, las medidas que se han de tomar para evitar la transmisión de falsos alertas de socorro y los procedimientos que se han de seguir cuando se haya transmitido un falso alerta de socorro;
- .6 informarán a las autoridades responsables de la homologación acerca de los problemas que plantean los falsos alertas de socorro a fin de que presten la debida atención a las funciones de ensayo y de alerta del equipo radioeléctrico durante el procedimiento de homologación;
- .7 instarán a las compañías que instalan equipo radioeléctrico a que hagan lo necesario para familiarizar al personal pertinente del buque con el funcionamiento del equipo instalado;
- .8 investigarán las causas por las que un modelo determinado del equipo del SMSSM transmite repetidamente alertas de socorro no deseados e informarán de ello a los organismos pertinentes; y
- .9 se cerciorarán de que los inspectores conocen el equipo del SMSSM y, especialmente, de que saben manejarlo y ensayarlo sin transmitir falsos alertas de socorro; y
- .10 exigirán que los radiooperadores del SMSSM posean la titulación adecuada.

2 Los fabricantes, proveedores e instaladores:

- .1 proyectarán el equipo radioeléctrico utilizado para transmitir alertas de socorro de modo que
 - .1.1 no sea posible transmitir un alerta de socorro involuntariamente;
 - .1.2 el cuadro de mandos de emergencia esté separado del de operaciones normales, disponga de una cubierta parcial y sus conmutadores estén claramente clasificados por colores; y
 - .1.3 que los cuadros de mandos y los procedimientos de manejo estén normalizados;
- .2 concebirán los procedimientos de ensayo de modo que al comprobar el equipo del SMSSM no se transmitan falsos alertas de socorro;
- .3 se cerciorarán de que toda activación de un alerta de socorro se indique por medios visuales o acústicos, o por ambos, y éstos muestren que el equipo está transmitiendo un alerta de socorro, hasta que se desactive manualmente;

- .4 se cerciorarán de que la posición de la RLS por satélite a bordo, su instalación (incluidos los mecanismos de suelta y activación) y los procedimientos para su utilización excluyen su activación involuntaria (es decir, que estén proyectadas de modo que cuando no estén en su soporte, deban estar también sumergidas en agua para que se activen automáticamente y, cuando se utilicen manualmente, sea necesario activarlas en dos etapas.);
 - .5 proporcionarán instrucciones de funcionamiento claras y precisas que sean fácilmente comprensibles (las instrucciones de mantenimiento y funcionamiento deberán estar separadas y escritas en inglés y cualquier otro idioma que se considere necesario);
 - .6 se cerciorarán de que, cuando se haya instalado cualquier equipo del SMSSM, se den las instrucciones necesarias al personal del buque, haciendo especialmente hincapié en los procedimientos de manejo (se deberá mantener un registro de que se han dado dichas instrucciones);
 - .7 se cerciorarán de que el personal proveedor y el encargado de instalar el equipo conocen el funcionamiento del SMSSM y las consecuencias de la transmisión de un falso alerta de socorro.
- 3 Los instructores y educadores:
- .1 se cerciorarán de que los centros de formación marítima conocen los problemas que plantean los falsos alertas de socorro y sus repercusiones en los servicios de búsqueda y salvamento, el SMSSM, etc., así como los procedimientos que se han de seguir si se transmite un falso alerta de socorro, y los incluyen en sus programas de enseñanza;
 - .2 conseguirán información sobre casos reales y la utilizarán como ejemplo;
 - .3 subrayarán la necesidad de evitar los falsos alertas de socorro;
 - .4 se cerciorarán de que no se produce ninguna transmisión involuntaria de un falso alerta de socorro durante la formación sobre el equipo del SMSSM.
- 4 Las compañías, los capitanes y la gente de mar se cerciorarán, según proceda, de que:
- .1 todo el personal con la titulación necesaria para el SMSSM y responsable del envío de alertas de socorro ha recibido formación y es competente para utilizar el equipo radioeléctrico específico del buque;
 - .2 las personas responsables de las comunicaciones durante una situación de peligro dan las instrucciones e información necesarias a todos los tripulantes sobre cómo utilizar el equipo del SMSSM para enviar un alerta de socorro;
 - .3 en cada ejercicio periódico de abandono del buque, se dan instrucciones sobre cómo se debe utilizar el equipo de emergencia para desempeñar las funciones del SMSSM;
 - .4 el ensayo del equipo del SMSSM sólo se lleva a cabo bajo la supervisión de la persona responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de peligro;
 - .5 durante la prueba del equipo del SMSSM o los ejercicios periódicos nunca se permite que se produzcan alertas de socorro;
 - .6 las identidades codificadas de las RLS por satélite que utiliza el personal de búsqueda y salvamento que responde a una emergencia estén debidamente registradas en una base de datos accesible durante las 24 horas del día o que se proporcionan automáticamente a las autoridades de búsqueda y salvamento (los capitanes deberán confirmar que las RLS se encuentran registradas en dicha base de datos, a fin de ayudar a los servicios de búsqueda y salvamento a identificar al buque en peligro en caso de emergencia y a obtener rápidamente otra información que les permita responder adecuadamente);
 - .7 los datos de registro de las RLS, del equipo de Inmarsat y de LSD se actualizan inmediatamente si se produce un cambio de la información relativa al buque, como un cambio de propietario, nombre o pabellón y se toman las medidas necesarias para volver a programar los nuevos datos en el equipo correspondiente del SMSSM;

- .8 en el caso de buques nuevos, se considera la posición e instalación de las RLS en una fase temprana del proyecto y de la construcción del buque;
- .9 las RLS por satélite se instalan cuidadosamente de conformidad con las instrucciones del fabricante, utilizando personal competente (algunas veces, las RLS por satélite sufren daños o roturas debido a su manipulación o instalación incorrectas. Éstas deben estar instaladas en un lugar que permita que se suelten y activen automáticamente en caso de que se hunda el buque. Si es necesario cambiar el código o efectuar un servicio de las pilas, se deberán seguir estrictamente las instrucciones del fabricante. Ha habido casos en que las rabizas de las RLS estaban sujetas al buque, por lo que éstas no pudieron soltarse y flotar; la rabiza únicamente debe ser utilizada por los supervivientes para sujetar la RLS a una embarcación de supervivencia o a una persona que se encuentre en el agua).
- .10 no se activen las RLS si ya se dispone de asistencia inmediata (las RLS tienen por objeto pedir asistencia si el buque no puede obtener ayuda por otros medios y proporcionar información sobre la situación y señales de radiorecalada para las unidades SAR);
- .11 si se transmite accidentalmente un alerta de socorro, el buque hace todo lo posible para comunicarse con los CCS por cualquier otro medio para anular dicho alerta, utilizando los procedimientos que figuran en el apéndice;
- .12 después de haber sido utilizada en un caso de emergencia, la RLS se recupera y desactiva si es posible; y
- .13 si se daña una RLS y es necesario deshacerse de ella, o si se vende el buque para su desguace o por cualquier otro motivo la RLS por satélite no se puede utilizar nuevamente, habrá que asegurarse de que ésta no podrá entrar en funcionamiento, ya sea quitándole la pila y, si es posible, devolviéndola al fabricante, o destruyéndola.

Nota: Si se devuelve la RLS al fabricante, deberá ir envuelta en papel de estaño para evitar la transmisión de señales durante el envío.

Apéndice

Instrucciones destinadas a los navegantes y demás personas interesadas* sobre el procedimiento para anular un falso alerta de socorro

LSD

1 Ondas métricas

- .1 desconectar el transmisor inmediatamente[†];
- .2 conectar el equipo y sintonizar el canal 16; y
- .3 efectuar una transmisión "A todas las estaciones", dando el nombre del buque, el distintivo de llamada y el número de LSD, y anular el alerta de socorro.

* Estos mensajes deberán ir precedidos de las señales apropiadas de conformidad con el capítulo NIX del Reglamento de Radiocomunicaciones.

† Esto es aplicable cuando se detecta el falso alerta durante la transmisión.

Ejemplo

All Stations, All Stations, All Stations

A todas las estaciones, a todas las estaciones, a todas las estaciones

This is NAME, CALL SIGN, DSC NUMBER, POSITION

Aquí NOMBRE, DISTINTIVO DE LLAMADA, NÚMERO DE LSD, SITUACIÓN

Cancel my distress alert of DATE, TIME UTC.

Anule mi alerta de socorro de FECHA, HORA UTC.

= Master, NAME, CALL SIGN, DSC NUMBER, DATE, TIME UTC.

= NOMBRE DEL CAPITÁN, DISTINTIVO DE LLAMADA, NÚMERO DE LSD, FECHA, HORA UTC.

2 Ondas hectométricas

- .1 desconectar el equipo inmediatamente*;
- .2 conectar el equipo y sintonizar para transmisión radiotelefónica en 2182 kHz
- .3 transmitir "A todas las estaciones", dando el nombre del buque, el distintivo de llamada y el número de LSD, y anular el alerta de socorro.

Ejemplo

All stations, All stations, All Stations

A todas las estaciones, a todas las estaciones, a todas las estaciones

This is NAME, CALL SIGN, DSC NUMBER, POSITION

Aquí NOMBRE, DISTINTIVO DE LLAMADA, NÚMERO DE LSD, SITUACIÓN

Cancel my distress alert of DATE, TIME UTC.

Anule mi alerta de socorro de FECHA, HORA UTC.

= Master, NAME, CALL SIGN, DSC NUMBER, DATE, TIME UTC.

= NOMBRE DEL CAPITÁN, DISTINTIVO DE LLAMADA, NÚMERO DE LSD, FECHA, HORA UTC.

3 Ondas decamétricas

Al igual que para las ondas hectométricas, pero el alerta se anulará en todas las bandas de frecuencia en que se haya transmitido. Por consiguiente, en la etapa 2.2, el transmisor se sintonizará consecutivamente a las frecuencias radiotelefónicas de socorro de las bandas de 4, 6, 8, 12 y 16 MHz, según proceda.

4 Inmarsat-C

Notificar al CCS apropiado que anule el alerta enviando un mensaje con prioridad de socorro a través de la misma ETC por la que se envió el falso alerta de socorro.

Ejemplo de mensaje

NAME, CALL SIGN, IDENTITY NUMBER POSITION

NOMBRE, DISTINTIVO DE LLAMADA, NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN, SITUACIÓN.

Cancel my Inmarsat-C distress alert of DATE, TIME UTC

Anule mi alerta de socorro Inmarsat-C de FECHA, HORA UTC

= Master +

= Capitán +

5 RLS

Si por cualquier razón se activa accidentalmente una RLS, el buque establecerá contacto con la estación costera más próxima o con la estación terrena costera adecuada y anulará el alerta de socorro.

* Esto es aplicable cuando se detecta el falso alerta durante la transmisión.

6 Cuestiones generales

6.1 Pese a lo antedicho, un buque puede utilizar cualquier medio de que disponga para informar a las autoridades pertinentes de que se ha transmitido un falso alerta y de que se debe anular.

6.2 No se adoptará normalmente ninguna medida contra ningún buque o navegante por notificar y anular un falso alerta de socorro. Sin embargo, en vista de las graves consecuencias de los falsos alertas y de la prohibición absoluta de que se transmitan, los gobiernos pueden entablar una acción judicial en los casos en que se produzcan repetidas infracciones.