MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA LAS ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, SOLAS 1974, Y EL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS PBIP, ADOPTADOS MEDIANTE LAS RESOLUCIONES 1 Y 2, RESPECTIVAMENTE, DE FECHA 12 DE DICIEMBRE DE 2002, DE LA CONFERENCIA DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES DE DICHO CONVENIO INTERNACIONAL, CELEBRADA ENTRE LOS DÍAS 9 Y 12 DE DICIEMBRE DE 2002.

_____

SANTIAGO, abril 15 de 2004

M E N S A J E Nº 572-350/

Honorable Cámara de Diputados:

A S.E. LA PRESIDENTA DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS.

Tengo el honor de someter a vuestra consideración las Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fechas 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, celebrada en la sede de la Organización Marítima Internacional, en Londres, los días 9 al 12 de diciembre de 2002.

I. ANTECEDENTES.

Las enmiendas al Anexo del Convenio SOLAS, aprobadas de conformidad con su Artículo VIII c) ii), tienen como principal propósito incrementar la seguridad y protección del transporte marítimo ante los riesgos que plantea la creciente amenaza de actos ilícitos, especialmente terroristas, que ponen en peligro a personas y bienes que intervienen direc-

ta o indirectamente en acciones vinculadas con dicha actividad, afectando gravemente al comercio y a la economía mundial.

La implementación de las enmiendas al Convenio SOLAS mediante la adopción del Código Internacional para la protección de los Buques y de las instalaciones portuarias PBIP, establece un marco para el desarrollo de la colaboración internacional entre los Estados, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, a fin de detectar tempranamente las amenazas que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional y adoptar coordinadamente medidas tendientes a prevenir la ocurrencia de actos ilícitos dirigidos en su contra.

1. Enmiendas al Anexo del Convenio SOLAS.

a. Capítulo V del Anexo, "Seguridad de la Navegación".

Se introducen modificaciones a la Regla 19, "Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo", para adelantar la fecha a partir de la cual los buques que efectúen navegación marítima internacional y que tengan un arqueo bruto igual o superior a 300, pero inferior a 50.000, y que no sean de pasaje ni buques tanques, deben contar con el dispositivo denominado "Sistema de Identificación Automática" (SIA), haciendo obligatoria su implementación a más tardar el 31 de diciembre de 2004.

Lo anterior tiene por finalidad proporcionar automáticamente desde el buque a instalaciones costeras, otros buques y aeronaves datos relativos a su navegación y seguridad.

b. Capítulo XI del Anexo, "Medidas especiales para Incrementar la Seguridad Marítima".

El actual Capítulo XI pasa a denominarse Capítulo XI-1 y se le introducen las siguientes modificaciones:

1) Regla 3, "Número de identificación del buque". Se establece una nueva exigencia para buques de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 100 y para los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300, que efectúen viajes internacionales, consistente en la

obligación de tener marcado permanentemente el número de identificación del buque en lugares visibles en el exterior del mismo, y en lugares fácilmente accesibles en su interior, de acuerdo con las características técnicas que se indican. Se establece, asimismo, que se dará cumplimento a esta exigencia, a más tardar, en la primera entrada programada del buque a dique seco después del 1 de julio de 2004.

Lo anterior tiene por finalidad dificultar el ocultamiento de la identidad de un buque previamente apropiado de manera ilícita.

2) Regla 5, “Registro sinóptico continuo”. Se incorpora esta nueva regla que establece, para todos los buques a los que se aplica el Capítulo I del Anexo del Convenio del Convenio Solas, 1974, la obligación de disponer de un Registro Sinóptico Continuo, documento cuya finalidad es que exista a bordo un historial referido a información necesaria para identificar el buque, sus propietarios, armadores y Estado de abanderamiento.

Dicho registro, expedido por la Administración a cada buque con derecho a enarbolar su pabellón, se llevará a bordo y podrá inspeccionarse en cualquier momento.

c. Capítulo XI – 2, “Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima”.

1) Este Capítulo, íntegramente nuevo, es aplicable a los buques de pasaje y a los de carga de arqueo bruto igual o superior a 500, que estén dedicados a viajes internacionales; a las unidades móviles de perforación mar adentro; y a las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques. Se excluye de su aplicación a los buques de guerra; a las unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Gobierno Contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

2) Consta de 13 reglas, en las que se establecen los lineamientos generales bajo los cuales se desarrolla un sistema, que operando a nivel internacional, permita la adopción de medidas de seguridad adecuadas y proporcionadas para enfrentar coordinadamente las nuevas amenazas de actos ilícitos, en especial, terroristas.

3) Los Gobiernos Contratantes establecerán los niveles de protección, dependiendo del grado de amenaza existente y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a las instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio; a los buques con derecho a enarbolar su pabellón, a los buques que naveguen su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial; como, asimismo a los buques, antes de su entrada en un puerto situado dentro de su territorio, o durante la permanencia en dicho puerto.

4) Los Gobiernos Contratantes podrán exigir a los buques que deseen entrar en sus puertos, que faciliten información conducente a verificar el cumplimento de las disposiciones de este capítulo. Si proporcionada la información, existen motivos fundados para concluir que el buque no cumple con las prescripciones de este capítulo o del Código PBIP, y toda vez que las gestiones para rectificar dicho incumplimiento hayan resultado infrutuosas, se permite la adopción de disposiciones en relación con el buque, pudiéndose incluso denegar su entrada al puerto.

5) Todos los buques a los que sea aplicable este capítulo, estarán sujetos a un control, cuando se encuentren en un puerto de otro Gobierno Contratante, él que ejercerán funcionarios debidamente autorizados por dicho gobierno. Tal control se limitará a verificar la existencia a bordo de un Certificado Internacional de Protección del Buque válido, él que se aceptará, a menos que haya motivos fundados para pensar que el buque no satisface lo prescrito en el Capítulo XI-2 o en el Código. Ante la no presentación de dichos certificados, o cuando haya tales motivos fundados, se deberá imponer al buque, en forma proporcionada, una o más de las medidas de control que consigan este capítulo, entre las que se contempla la inspección del buque, su detención, la restricción de sus operaciones y hasta la expulsión del puerto.

6) Tanto con anterioridad a su entrada en un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno Contratante, como durante su permanencia en él, el buque debe cumplir las prescripciones correspondientes al nivel de protección establecido por ese gobierno contratante, y responder sin demora indebida a

todo cambio que incremente el nivel de protección.

7) Todo buque al que se aplique este capítulo deberá estar provisto de un sistema de alerta de protección, que al activarse, inicie y transmita automáticamente un alerta buque – tierra que servirá para identificar el buque, notificar su situación y advertir, en su caso, que la protección del buque se encuentra amenazada o comprometida.

8) En relación con las instalaciones portuarias situadas dentro del territorio nacional, los Gobiernos Contratantes deben asegurarse de que sus evaluaciones de protección y los planes de protección elaborados en base a tales evaluaciones, se efectúen, revisen y aprueben de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP. Del mismo modo, deben establecer y notificar las medidas que deben adoptarse en los diferentes niveles de protección.

9) Se consagran, asimismo, facultades discrecionales del Capitán con respecto a la seguridad y protección del buque, para adoptar las decisiones que, según su criterio profesional, sean necesarias para garantizarla. Esto incluye, entre otras medidas, la negativa a embarcar carga y la negación de acceso a bordo de personas y/o sus efectos personales.

10) Se incorporan normas que otorgan flexibilidad para adaptar las prescripciones, en su aplicación, a las diversas realidades que abarca. Entre ellas se destacan: la facultad de los Gobiernos Contratantes para concretar acuerdos sobre medidas de protección alternativas que cubran viajes internacionales cortos; la facultad para decidir la aplicación de estas disposiciones con respecto a las instalaciones portuarias situadas en su territorio que presten servicios ocasionales a buques dedicados a viajes internacionales; y la facultad de aceptar que un buque o grupo de buques con derecho a enarbolar su pabellón, o una instalación o grupo de instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio apliquen medidas de protección equivalentes a las prescritas.

11) Se declara expresamente que nada de lo dispuesto en el presente capítulo irá en detrimento de los derechos y obligaciones de

los Estados en virtud del derecho internacional.

2. Código PBIP.

a. El Código PBIP, se integra por una parte A, cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio, y una parte B, cuyas disposiciones tendrán el carácter de recomendación para la aplicación de la parte A.

b. El Código PBIP define funciones y responsabilidades de los Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores navieros y portuarios, con el objeto de garantizar la protección marítima, mediante la recopilación e intercambio eficaz y oportuno de la información relacionada con protección.

c. Ofrece una metodología para efectuar la gestión de manejo de riesgos, mediante evaluaciones de protección, que permitan elaborar planes y procedimientos que den respuesta a las exigencias de los distintos niveles de protección.

d. Establece tres niveles de protección que comprenden mayores medidas, de acuerdo con el incremento de la probabilidad o inminencia del riesgo, señalando factores que han de tenerse en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado.

e. Establece la exigibilidad de planes de protección para los buques e instalaciones portuarias, los que deben estar basados en evaluaciones de protección que aseguren la determinación y aplicación de medidas destinadas a la salvaguarda de las personas, la carga, y en general objetos de protección, que sean adecuados al riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la seguridad marítima.

f. El plan de protección del buque y sus cambios deben ser aprobados por el Gobierno Contratante, comprender las medidas a adoptar en los tres niveles de protección indicados y poseer un contenido mínimo conforme a las disposiciones del Código. En él se debe destacar claramente que es el Capitán quien ostenta la máxima autoridad y responsabilidad de adoptar decisiones en relación con la seguridad y la protección del buque. Este plan tendrá un carácter reservado y no estará sujeto a inspección por parte de las autoridades

del Estado del puerto, salvo en casos debidamente justificados, y contando con el consentimiento del Capitán o del Estado de Abanderamiento del buque respectivo. De igual forma, se consagra la obligación de mantener a bordo, protegido contra el acceso o divulgación no autorizados, un registro de determinadas actividades que abarca el plan de protección del buque.

g. La evaluación de protección de la instalación portuaria debe ser realizada o aprobada por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada e incluir el contenido mínimo señalado en el Código. Tras su conclusión, se elaborará un informe con la prescripción de cada punto vulnerable detectado y de las medidas que podrían aplicarse para protegerlos. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

h. Basada en la evaluación señalada, se elaborará y mantendrá un plan de la instalación portuaria, adecuado para la interfaz buque-puerto, aprobado por el señalado Gobierno Contratante, que comprenderá los tres niveles de protección indicados y poseerá el contenido mínimo fijado en el Código. El plan estará protegido contra el acceso o divulgación no autorizados.

i. Se establecen los cargos de “Oficial de protección del buque”; “Oficial de la compañía para la protección marítima” y “Oficial de protección de la instalación portuaria”, consignando sus responsabilidades, tanto en torno a elaboración, implantación, mantenimiento, revisión y actualización de los planes de protección del buque e instalaciones portuarias, como para la coordinación entre ellos. Dichos oficiales, como el personal competente en tierra y a bordo deben tener conocimientos, recibir formación y participar en prácticas o ejercicios, a intervalos adecuados, en relación con la protección de los buques y/o instalaciones portuarias.

j. Se indica que los Gobiernos Contratantes deberán someter a prueba, en la medida que lo estimen oportuno, la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado.

k. Asimismo, todo buque al que se aplique el Código estará sujeto a verificacio-

nes iniciales, de renovación, intermedias y adicionales para establecer que sus medidas de protección están correctamente implementadas.

l. Efectuadas las verificaciones pertinentes, el Gobierno Contratante expedirá o refrendará un Certificado Internacional de Protección del Buque, el que tendrá una duración máxima de 5 años. Se contempla la posibilidad de emitir certificados provisionales.

m. Se señalan las tareas que los Gobiernos Contratantes pueden delegar en "Organizaciones de Protección Reconocidas", entendiéndose por tales, de acuerdo con la definición contenida en la Regla 1 del Capítulo XI-2, "organización debidamente especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de los puertos, autorizada para realizar una actividad de evaluación o de verificación, o de aprobación o de certificación prescrita en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP.".

3. Aceptación y vigencia.

Las enmiendas al Convenio Solas reseñadas precedentemente, y el Código PBIP, se considerarán aceptadas el 1º de enero de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que las recusan. Aceptadas las enmiendas de conformidad con lo señalado, entrarán en vigor internacionalmente, el 1º de julio de 2004.

Finalmente, debe destacarse la declaración del Preámbulo del Código, en cuanto enfatiza que nada de lo dispuesto en él se interpretará o aplicará de manera contraria al respeto de los derechos y libertades fundamentales consagrados en instrumentos internacionales, particularmente en los aplicables a los trabajadores del sector marítimo y a los refugiados, incluidas la declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y las normas internacionales que amparan a los trabajadores del sector marítimo y portuario.

En mérito de lo expuesto, someto a vuestra consideración, para ser tratado en la actual Legislatura Extraordinaria de Sesiones del H. Congreso Nacional, el siguiente

P R O Y E C T O D E A C U E R D O:

"**ARTÍCULO UNICO.-** Apruébanse las Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas 1974, y el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias PBIP, adoptados mediante las Resoluciones 1 y 2, respectivamente, de fecha 12 de diciembre de 2002, de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes de dicho Convenio Internacional, celebrada entre los días 9 y 12 de diciembre de 2002.".

Dios guarde a V.E.,

RICARDO LAGOS ESCOBAR
Presidente de la República

MARÍA SOLEDAD ALVEAR VALENZUELA
Ministra de Relaciones Exteriores