



ASAMBLEA  
21º periodo de sesiones  
Punto 9 del orden del día

A 21/Res.893  
4 febrero 2000  
Original: INGLÉS

**Resolución A.893(21)  
aprobada el 25 de noviembre de 1999**

**DIRECTRICES PARA LA PLANIFICACIÓN DEL VIAJE**

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,

RECORDANDO TAMBIÉN la sección A-VIII/2, parte 2 (Planificación del viaje), del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar,

RECORDANDO ASIMISMO las prescripciones fundamentales del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar y del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar relativas a la planificación del viaje, incluidas las que se refieren a los oficiales y tripulantes, el equipo de a bordo y los sistemas de gestión de la seguridad,

RECONOCIENDO la importancia esencial de que el viaje esté bien planificado para la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la protección del medio marino y, por consiguiente, la necesidad de actualizar las orientaciones sobre planificación del viaje que actualmente figuran en la circular SN/Circ.92,

TOMANDO NOTA de la solicitud formulada por la Asamblea en la resolución A.790(19) de que el Comité de Seguridad Marítima abordase la cuestión de la planificación del viaje al examinar el Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques (Código CNI) y de la decisión del Comité de que el examen de la cuestión de la planificación del viaje no debería limitarse a los buques que transportan materiales a los que se aplica el Código CNI, sino incluir todos los buques dedicados a viajes internacionales,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 45º periodo de sesiones:

1. APRUEBA las Directrices para la planificación del viaje que figuran en el anexo de la presente resolución;

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.

2. INVITA a los Gobiernos a que comuniquen las Directrices adjuntas a los capitanes de los buques que enarbolan el pabellón de su país, los propietarios y armadores de buques, las compañías navieras, los prácticos, las instituciones de formación y todas las demás partes interesadas, para que estén al tanto de su existencia y tomen las medidas oportunas;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que mantenga las mencionadas Directrices sometidas a examen y las enmiende según proceda.

## ANEXO

### DIRECTRICES PARA LA PLANIFICACIÓN DEL VIAJE

#### 1 Objetivos

1.1 La elaboración de un plan del viaje o de la travesía así como la estrecha y continua vigilancia de la progresión y situación del buque durante la ejecución de dicho plan revisten una importancia decisiva para la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad y eficacia de la navegación y la protección del medio marino.

1.2 La necesidad de planificar el viaje o la travesía se aplica a todos los buques. Son varios los factores que pueden entorpecer la seguridad de la navegación de todos los buques, y hay factores adicionales que pueden afectar a los buques de gran tamaño o a los buques que transportan cargas peligrosas. Habrá que tener en cuenta tales factores al preparar el plan y al vigilar la ejecución del mismo.

1.3 La planificación del viaje o de la travesía entraña una evaluación, o sea el acopio de toda la información relacionada con el viaje o la travesía previstos, la planificación detallada de la totalidad del viaje o de la travesía de puesto de atraque a puesto de atraque, incluidas las zonas que requieren la presencia de un práctico, la ejecución del plan y la vigilancia de la progresión del buque durante la ejecución del plan. A continuación se analizan estos elementos del plan para el viaje o la travesía.

#### 2 Evaluación

2.1 Se examinará toda la información relacionada con el viaje o la travesía previstos. Para la planificación del viaje o de la travesía se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

- .1 la condición y el estado del buque, su estabilidad y su equipo, las posibles limitaciones de explotación, su calado autorizado en el mar, en los canales de navegación y en los puertos, y los datos sobre maniobra, incluidas las posibles restricciones;
- .2 cualquier característica especial de la carga (sobre todo tratándose de cargas potencialmente peligrosas) y su distribución, estiba y sujeción a bordo del buque;
- .3 la disponibilidad de tripulantes competentes y suficientemente descansados para emprender el viaje o la travesía;
- .4 los certificados y documentos actualizados prescritos para el buque, su equipo, la tripulación, los pasajeros y la carga;
- .5 las cartas náuticas exactas y actualizadas en la escala adecuada, que se requieren para el viaje o la travesía previstos, así como los pertinentes avisos a los navegantes, ya sean permanentes o temporales, y los radioavisos náuticos que se hayan difundido;
- .6 los derroteros, las listas de faros y las listas de ayudas radioeléctricas a la navegación exactos y debidamente actualizados; y

- .7 toda información adicional pertinente y actualizada, como:
- .1 guías de organización del tráfico marítimo y cartas náuticas para la planificación de la travesía publicadas por las autoridades competentes;
  - .2 atlas de corrientes y mareas y anuarios de mareas;
  - .3 datos climatológicos, hidrográficos y oceanográficos y demás información meteorológica pertinente;
  - .4 servicios meteorológicos de organización del tráfico disponibles (como los enumerados en el volumen D de la publicación N° 9 de la Organización Meteorológica Mundial);
  - .5 sistemas existentes de organización del tráfico marítimo y de notificación para buques, así como servicios de tráfico marítimo y medidas de protección del medio marino;
  - .6 volumen del tráfico probable con que se encontrará el buque durante el viaje o la travesía;
  - .7 si se prevén los servicios de un práctico, la información relativa al practicaaje, y al embarco y desembarco del mismo, así como al intercambio de información entre el capitán y el práctico;
  - .8 información disponible sobre el puerto, incluida la relativa a la disponibilidad de medios y equipo en tierra para intervenir en situaciones de emergencia; y
  - .9 cualquier otra información adicional que guarde relación con el tipo de buque o su carga, las zonas específicas por las que navegará el buque, y el tipo de viaje o travesía que va a realizar.

2.2 Partiendo de la información anterior, debería llevarse a cabo una evaluación general del viaje o la travesía previstos. Esta evaluación dará una clara indicación de todas las zonas peligrosas, las zonas donde será posible navegar en condiciones de seguridad, incluidos los sistemas existentes de organización del tráfico marítimo o de notificación para buques, así como los servicios de tráfico marítimo, y cualquier zona en la que deban aplicarse medidas de protección ambiental.

### **3 Planificación**

3.1 Basándose en una evaluación lo más completa posible, se elaborará un plan del viaje o la travesía que abarque la totalidad del viaje o de la travesía, de puesto de atraque a puesto de atraque, incluidas las zonas en que se vayan a utilizar los servicios de un práctico.

3.2 Dicho plan detallado del viaje o la travesía deberá incluir los elementos siguientes:

- .1 trazado de la ruta o derrota prevista del viaje o la travesía en cartas a la escala adecuada: deberán indicarse la dirección verdadera de la ruta o derrota planificada, así como todas las zonas de peligro, los sistemas existentes de organización del tráfico y de notificación para buques, los servicios de tráfico marítimo y cualquier zona en la que deban aplicarse medidas de protección ambiental;

- .2 los principales elementos que permiten garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad y eficacia de la navegación y la protección del medio marino durante el viaje o la travesía proyectados, entre los que deben contarse, sin que la enumeración sea exhaustiva, los siguientes:
  - .1 la velocidad de seguridad, teniendo en cuenta la proximidad de riesgos para la navegación a lo largo de la ruta o derrota prevista, las características de maniobra del buque y su calado en relación con la profundidad del agua;
  - .2 las modificaciones de la velocidad que es necesario hacer en ruta, por ejemplo, en lugares donde pueden existir limitaciones para la navegación nocturna, restricciones en razón de las mareas, o margen para el aumento de calado debido al empopamiento y al efecto de escora al girar;
  - .3 la profundidad mínima de agua bajo la quilla que se requiere en zonas críticas con profundidad de agua reducida;
  - .4 situaciones en las que es necesario cambiar el régimen de las máquinas;
  - .5 puntos de cambio de rumbo, teniendo en cuenta el círculo de evolución del buque a la velocidad prevista y cualquier efecto previsible de las corrientes de marea y otras corrientes;
  - .6 el método y la frecuencia de determinación de la situación, incluidas las opciones principal y secundaria, e indicación de las zonas en las que es esencial determinar con exactitud la situación y en las que debe obtenerse la máxima fiabilidad;
  - .7 empleo de los sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación para buques y de los servicios de tráfico marítimo;
  - .8 consideraciones relativas a la protección del medio marino; y
  - .9 planes de emergencia que prevean medidas alternativas con objeto de llevar el buque a aguas profundas o dirigirlo a un puerto de refugio o fondeadero seguro en el caso de que surja una situación de emergencia que obligue a abandonar el plan, teniendo en cuenta los medios y el equipo existentes en tierra para hacer frente a situaciones de emergencia, así como el equipo, la naturaleza de la carga y de la emergencia misma.

3.3 Los pormenores del plan del viaje o de la travesía deberán marcarse claramente y registrarse oportunamente en las cartas náuticas y en un cuaderno del plan del viaje, o en un disco de ordenador.

3.4 Todo plan de viaje de travesía, así como los pormenores del mismo, deberán ser aprobados por el capitán del buque antes de iniciar el viaje o la travesía.

#### **4 Ejecución**

4.1 Una vez elaborado el plan del viaje o de la travesía, y tan pronto como se pueda saber la hora de salida y la hora estimada de llegada con una precisión razonable, el viaje o la travesía se efectuará con arreglo al plan o a los cambios que en él se hayan introducido.

4.2 Los factores que deberán tenerse en cuenta al ejecutar el plan o al decidir que hay que apartarse del mismo son los siguientes:

- .1 la fiabilidad y el estado del equipo náutico de a bordo;
- .2 la hora estimada de llegada a los puntos críticos de altura y corriente de la marea;
- .3 las condiciones meteorológicas, (particularmente en zonas caracterizadas por periodos frecuentes de escasa visibilidad) y la información relativa a la derrota recomendada por los servicios meteorológicos;
- .4 el paso por los puntos de peligro durante el día o la noche, y los efectos que esto puede tener en la precisión con la que se determine la situación; y
- .5 la situación del tráfico, especialmente en los puntos de convergencia de la navegación.

4.3 Es importante que el capitán considere si alguna circunstancia particular, como la predicción de visibilidad restringida en una zona en la que la determinación de la situación por medios visuales en un punto crítico sea una característica esencial del plan del viaje o de la travesía, constituye un peligro inaceptable para la seguridad; y en tal caso, si esa parte de la travesía debe emprenderse en las condiciones imperantes o susceptibles de prevalecer. El capitán deberá considerar también en qué puntos específicos del viaje o de la travesía podrá ser necesario reforzar el personal de cubierta o de la cámara de máquinas.

## **5 Vigilancia**

5.1 El plan habrá de estar disponible en el puente en todo momento a fin de que los oficiales encargados de la guardia de navegación puedan obtener y consultar de inmediato los pormenores del mismo.

5.2 La progresión del buque de acuerdo con el plan del viaje o de la travesía deberá vigilarse atenta y continuamente. Todo cambio que se introduzca en el plan deberá ajustarse a las presentes directrices y quedar claramente marcado y registrado.