

ANEXO 27

**RESOLUCIÓN MSC.348(91)
adoptada el 28 de noviembre de 2012**

**ADOPCIÓN DE UN NUEVO SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA
PARA BUQUES "EN LA ZONA DE BARENTS (SRS DE BARENTS)"**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la regla V/11 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), relativa a la adopción de los sistemas de notificación obligatoria para buques por la Organización,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.858(20), por la que se decidió que la función de adoptar sistemas de notificación para buques la desempeñe el Comité en nombre de la Organización,

TENIENDO EN CUENTA las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques, adoptados mediante la resolución MSC.43(64) y enmendados mediante las resoluciones MSC.111(73) y MSC.189(79),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones del Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 58º periodo de sesiones ordinario,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, el nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "En la zona de Barents (SRS de Barents)", que figura en el anexo;
2. DECIDE que dicho sistema de notificación obligatoria para buques entrará en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de junio de 2013;
3. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 y de los Gobiernos Miembros de la Organización.

ANEXO

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN LA ZONA DE BARENTS" (SRS de Barents)

1 CATEGORÍAS DE BUQUES OBLIGADOS A PARTICIPAR EN EL SISTEMA

1.1 Los buques de las siguientes categorías que atraviesen la zona del SRS de Barents, se dirijan a puertos y lugares de fondeo en dicha zona o procedan de ellos están obligados a participar en el sistema de notificación para buques:

- .1 todos los buques cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 5 000;
- .2 todos los buques tanque;
- .3 todos los buques que transporten cargas potencialmente peligrosas (véase el párrafo 1.2);
- .4 los buques para remolque si el cable de remolque supera los 200 m; y
- .5 los buques sin gobierno que tengan una maniobrabilidad restringida o unas ayudas náuticas defectuosas.

1.2 Por cargas potencialmente peligrosas se entiende lo siguiente:

- .1 las mercancías clasificadas en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG);
- .2 las sustancias clasificadas en el capítulo 17 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ) y en el capítulo 19 del Código internacional sobre la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG);
- .3 los hidrocarburos definidos en el Anexo I del Convenio MARPOL;
- .4 las sustancias nocivas líquidas definidas en el Anexo II del Convenio MARPOL;
- .5 las sustancias perjudiciales definidas en el Anexo III del Convenio MARPOL; y
- .6 los materiales radiactivos especificados en el Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI).

1.3 Los buques no enumerados *supra* podrán participar voluntariamente en el sistema de notificación para buques (SRS).

2 COBERTURA GEOGRÁFICA DEL SISTEMA Y NÚMERO Y EDICIONES DE LA CARTA DE REFERENCIA UTILIZADA PARA FIJAR LOS LÍMITES DEL SISTEMA

2.1 La zona geográfica abarcada por el sistema de notificación SRS de Barents viene definida por las siguientes coordenadas, y también se muestra en el gráfico adjunto en el apéndice 1.

Número	Latitud	Longitud
A - Noruega	67°10',00 N	Costa de Noruega
B - Noruega	67°10',00 N	008°00',00 E
C - Noruega	68°15',00 N	009°30',00 E
D - Noruega	71°15',00 N	019°00',00 E
E - Noruega	71°50',00 N	024°00',00 E
F - Noruega	71°50',00 N	028°00',00 E
G - Federación de Rusia	71°00',00 N	033°20',00 E
H - Federación de Rusia	Costa de la Federación de Rusia	033°20',00 E

2.2 Las cartas de referencia, entre las que se incluye la zona de operaciones del SRS de Barents, son las siguientes:

2.2.1 Cartas de Noruega

Nº	Título	Escala	Dátum	Edición
514	Barentshavet	1:2 000 000	WGS 84	2011
311	De Støtt a Andenes	1:350 000	ED-50	1960
321	De Andenes a Grøtsund	1:200 000	ED-50	1936
322	Fugløybanken-Lopphavet	1:200 000	ED-50	1970
323	De Sørøya a Nordkapp	1:200 000	ED-50	1962
324	De Nordkapp a Kjølnes	1:200 000	ED-50	1959
325	De Slettnes a Grense Jakobselv	1:200 000	ED-50	1929

Nota: Las coordenadas dadas en el dátum del sistema geodésico mundial (WGS 84) deberían trazarse directamente en estas cartas, ya que las diferencias entre el dátum del WGS 84 y el del ED 50 son insignificantes en la escala en cuestión. Las situaciones geográficas que figuran en el documento son las del dátum del sistema geodésico mundial (WGS 84).

2.2.2 Cartas de la Federación de Rusia

Nº	Título	Escala	Dátum	Edición
10100	Parte meridional del mar de Barents	1:2 000 000	Pulkovo 1942	2002
11024	De Cabo Norte a la cala de Rybachyy	1:500 000	Pulkovo 1942	2003
11114	De la cala de Rybachyy a Kanin Nos	1:500 000	Pulkovo 1942	1999
12000	De Vardø al cabo Teribersky	1:200 000	Pulkovo 1942	2002
12050	Del cabo Tsypnavolok al cabo Voroniy	1:200 000	Pulkovo 1942	2006
12100	Del cabo Kulneset al cabo Tsypnavolok	1:200 000	Pulkovo 1942	2004

Nota: Las coordenadas del dátum del sistema geodésico mundial (WGS 84) deben desplazarse 0,4 segundos en dirección sur y 11,3 segundos en dirección este para que coincidan con estos gráficos.

3 FORMATO Y CONTENIDO DE LAS NOTIFICACIONES, HORAS Y SITUACIONES GEOGRÁFICAS EN QUE SE HAN DE EFECTUAR, AUTORIDAD A LA QUE DEBEN ENVIARSE Y SERVICIOS DISPONIBLES

3.1 Procedimientos de notificación

3.1.1 Todas las notificaciones del SRS de Barents deben enviarse al centro del STM de Vardø o al de Murmansk. Los buques que se encuentren en la zona de vigilancia de Noruega enviarán sus notificaciones al centro del STM de Vardø y los que naveguen en la zona de vigilancia de la Federación de Rusia enviarán sus notificaciones al centro del STM de Murmansk. Las notificaciones se efectuarán a través del SIA (sistema de identificación automática), el sitio en la Red del Shiprep noruego, correo electrónico, facsímil, vía satélite, telefonía móvil, comunicaciones telefónicas en ondas métricas, o una combinación de estos medios. En los apéndices 2 y 3 se facilitan pormenores al respecto.

3.1.2 El uso de información del SIA correcta y actualizada puede satisfacer las prescripciones de notificación para los designadores A, B, C, E, F, I, O y W. Los pormenores figuran en el apéndice 3.

3.2 Formato

3.2.1 La notificación obligatoria para buques se preparará de conformidad con el formato que figura en el apéndice 3 y la resolución A.851(20).

3.3 Contenido

3.3.1 La notificación del buque al SRS de Barents mediante el SIA, medios no verbales o por transmisión telefónica, o combinaciones de estos sistemas, debe contener la siguiente información, cuyos pormenores figuran en el apéndice 3:

A	Nombre del buque, distintivo de llamada, número de identificación IMO y número ISMM
B	Fecha y hora
C	Situación expresada en latitud y longitud
E	Rumbo verdadero
F	Velocidad (en nudos)
H	Fecha, hora (UTC) y punto de entrada en la zona del SRS de Barents
I	Destino y hora estimada de llegada
O	Calado máximo actual
P	Mercancías potencialmente peligrosas a bordo, cantidad y clase
Q	Indicación sucinta de defectos o restricciones de maniobrabilidad
T	Datos de contacto (propietario y representante del buque)
W	Número total de personas a bordo
X	Características y cantidad total de combustible líquido en toneladas métricas

Nota: El capitán del buque deberá informar inmediatamente al centro del STM del SRS de Barents con respecto a cualquier cambio en el estado de la navegación o en la información notificada con anterioridad, en particular en lo que respecta al designador Q.

3.3.2 La información sujeta a derechos de propiedad industrial que se haya obtenido por prescripción del sistema de notificación obligatoria para buques de Barents estará protegida en virtud de dicho sistema, que se ajusta a las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques, enmendados (resolución A.851(20)).

3.4 Situación geográfica en que se han de efectuar las notificaciones

3.4.1 Los buques que entren en la zona de operaciones del SRS de Barents presentarán una notificación al entrar en ella o cuando salgan de un puerto o lugar de fondeo dentro de la zona de operaciones.

3.4.2 Las notificaciones remitidas antes de entrar en la zona pueden presentarse en cualquier momento tras entrar en la zona económica de Noruega o la zona económica exclusiva de la Federación de Rusia y hasta una hora antes de entrar en la zona operacional del SRS de Barents. Dado que los servicios de tráfico marítimo deben poder gestionar oportunamente las notificaciones previas que le lleguen, no podrán aceptarse notificaciones previas a la entrada menos de una hora antes de entrar en dicha zona.

3.4.3 Los buques que salgan de un puerto o de un lugar de fondeo situados dentro de la zona del SRS de Barents también podrán presentar una notificación previa a la entrada para los designadores H, P, T, Q y X si la emiten una hora antes de la salida.

3.5 Autoridad

El Organismo Federal para el Transporte Marítimo y Fluvial y la Administración Costera de Noruega son las autoridades competentes de los centros del STM de Murmansk y Vardø, respectivamente, que se encargan del funcionamiento del sistema de notificación para buques SRS de Barents.

4 INFORMACIÓN QUE SE HA DE FACILITAR A LOS BUQUES PARTICIPANTES Y PROCEDIMIENTOS QUE SE HAN DE SEGUIR

4.1 Los buques que se encuentren en la zona del SRS de Barents están obligados a mantener un servicio de escucha permanente en el canal 16 de ondas métricas.

4.2 Si así se le solicita, el centro del STM en cuestión ofrecerá servicios de información a los buques con respecto a la situación, pronóstico meteorológico, radioavisos náuticos y otros peligros potenciales en la zona de notificación para buques, mediante dispositivos de radiodifusión instalados en los Estados ribereños u otros medios de comunicación disponibles acordados por las partes interesadas.

4.3 Si es necesario, el centro del STM puede proporcionar información individual a un buque, en particular con respecto a la determinación de la situación o las condiciones locales.

4.4 Si un buque necesita fondear debido a avería, mala visibilidad, mal tiempo, etc., el centro del STM puede recomendar lugares de fondeo adecuados u otros lugares de refugio en la zona de operaciones.

5 MÉTODOS DE COMUNICACIÓN REQUERIDOS PARA EL SISTEMA SRS DE BARENTS

5.1 El idioma utilizado para las comunicaciones será el inglés y, cuando el centro del STM pertinente lo considere necesario, se emplearán las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

5.2 Los pormenores de las comunicaciones y la información de contacto figuran en el apéndice 2.

6 REGLAMENTACIÓN Y RECOMENDACIONES VIGENTES EN LA ZONA DE COBERTURA DEL SISTEMA

6.1 Reglamento para prevenir los abordajes

El Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada, es aplicable en toda la zona de operaciones del SRS de Barents.

6.2 Dispositivos de separación del tráfico

Los dispositivos de separación del tráfico a la altura de la costa de Noruega entre Vardø y Røst están situados en la zona de operaciones del SRS de Barents. Han sido adoptados por la OMI, y es aplicable la regla 10 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

6.3 Cargas potencialmente peligrosas

6.3.1 El significado de carga potencialmente peligrosa figura en el párrafo 1.2 *supra*, así como en el párrafo 1.4 de la resolución MSC.43(64).

6.3.2 Los buques que transporten cargas potencialmente peligrosas dentro de la zona de operaciones del sistema de notificación para buques deben cumplir lo dispuesto en los reglamentos nacionales e internacionales. El sistema de notificación para buques no exime a los capitanes de los buques de la responsabilidad de remitir a las autoridades aduaneras la información y las notificaciones prescritas en cada país.

6.3.3 Las autoridades de la Federación de Rusia y Noruega vigilan conjuntamente las descargas de hidrocarburos y los desechos generados por los buques.

7 INSTALACIONES EN TIERRA DE APOYO PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

7.1 Instalaciones de comunicación, sistemas y sensores

7.1.1 Los centros del STM de Murmansk y Vardø están equipados con sistemas de tratamiento y recuperación de datos de fuentes múltiples, radio en ondas métricas, sistema de identificación automática (SIA) y sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT).

7.1.2 Ambos centros disponen de equipo de registro para almacenar información relativa al tránsito de buques. En caso de que se produzca un suceso, la autoridad encargada del STM podrá utilizar los registros como prueba.

7.2 Cualificación y formación del personal

El funcionamiento de los centros del STM de Murmansk y Vardø corre a cargo de personal con experiencia y formación conformes a las prescripciones de ámbito nacional y las recomendaciones de la OMI.

7.3 Dotación

Los centros del STM de Murmansk y Vardø disponen de dotación 24 horas al día, 365 (o 366) días al año.

8 INFORMACIÓN RELATIVA A LOS PROCEDIMIENTOS QUE SE HAN DE SEGUIR EN CASO DE FALLO DE LAS INSTALACIONES DE RADIOCOMUNICACIONES DE LA AUTORIDAD EN TIERRA

8.1 Los centros del STM de Murmansk y Vardø están proyectados con una duplicación de sistema suficiente para tolerar los fallos normales del equipo.

8.2 Si falla un equipo indispensable y no puede mantenerse una capacidad operativa suficiente mediante los sistemas de apoyo, se facilitará información sobre la reducción de la capacidad operativa a través del centro del STM o en forma de radioavisos náuticos de ámbito nacional.

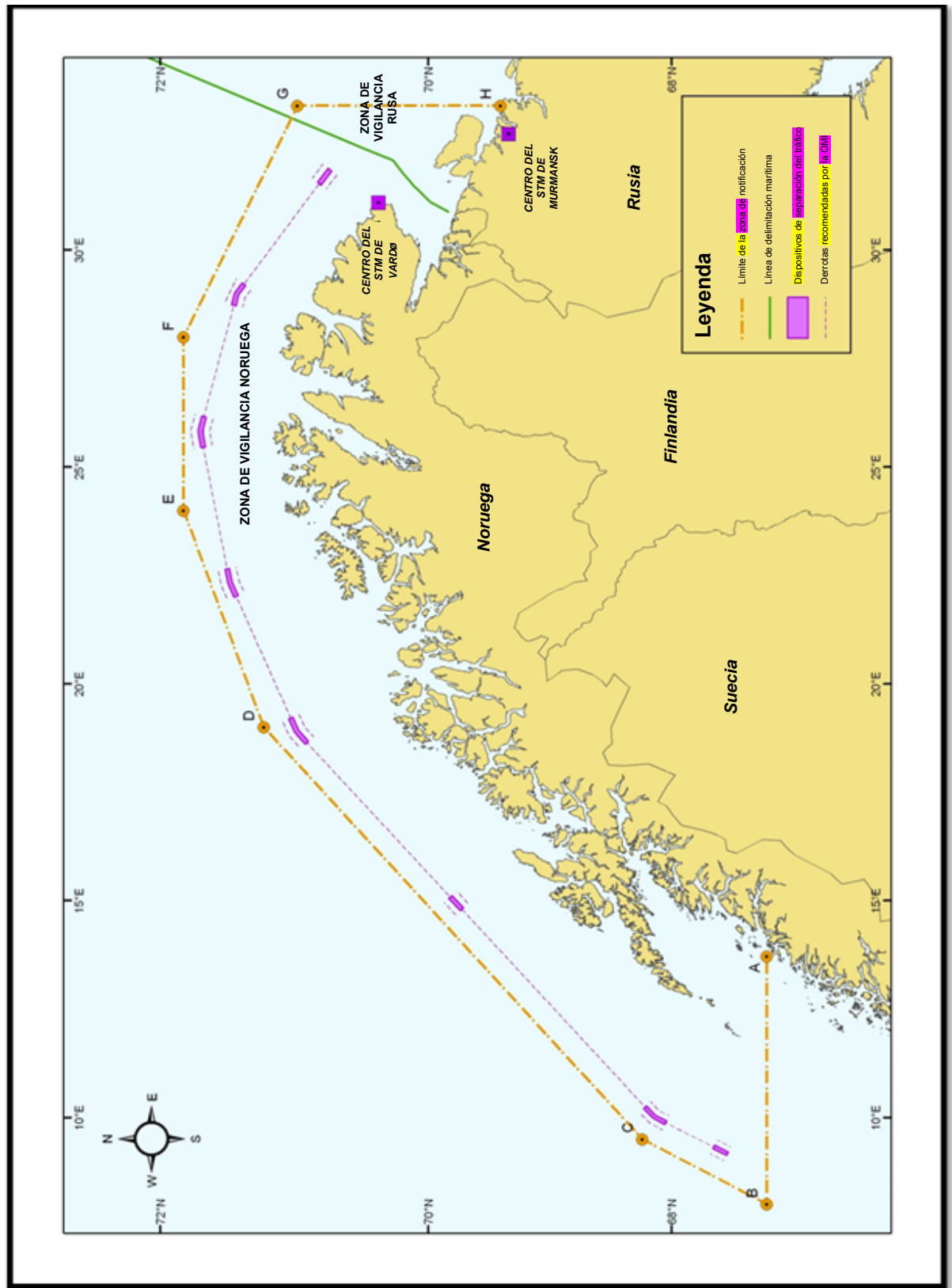
9 MEDIDAS EN CASO DE QUE UN BUQUE NO CUMPLA LAS PRESCRIPCIONES DEL SISTEMA

9.1 El principal objetivo del sistema es facilitar el intercambio de información entre los buques y la costa a fin de respaldar la seguridad de la navegación y proteger el medio marino. El sistema también contribuirá a facilitar información a las autoridades de búsqueda y salvamento pertinentes.

9.2 Se utilizarán todos los medios para alentar y promover la participación plena de los buques que deben presentar notificaciones de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS. Si no se presentan las notificaciones y es posible identificar sin ningún tipo de dudas el buque infractor, la información se remitirá a la autoridad pertinente del Estado de abanderamiento, de forma que ésta pueda realizar las investigaciones necesarias y proceder a un posible enjuiciamiento de conformidad con la legislación nacional. El sistema de notificación obligatoria para buques de Barents está destinado exclusivamente al intercambio de información y no otorga ninguna autoridad adicional para obligar a modificar las operaciones de los buques. El sistema de notificación se implantará de conformidad con la CONVEMAR, el Convenio SOLAS y otros instrumentos internacionales de forma que dicho sistema no afecte al paso de un buque por la zona de notificación.

APÉNDICE 1

CARTA DE LA ZONA DE OPERACIONES DEL SRS DE BARENTS



APÉNDICE 2

INFORMACIÓN DE CONTACTO Y OTRA INFORMACIÓN PERTINENTE CON RESPECTO A LOS CENTROS DEL STM A LOS QUE SE DEBEN REMITIR LAS NOTIFICACIONES

1 INFORMACIÓN DE CONTACTO

1.1 Se puede entrar en contacto con el centro del STM de Murmansk por correo electrónico, ondas métricas o facsímil:

Ondas métricas: Llamada a "Murmansk Traffic" (canal 12)
ISMM: 002734484 o 002734466
Correo electrónico: vts@mf-rmp.ru
Facsímil: +7 8152 479026

1.2 Se puede entrar en contacto con el centro del STM de Vardø por ondas métricas, correo electrónico, fásímil o teléfono:

Ondas métricas: Llamada a la Radioestación Costera Noruega solicitando "NOR VTS" (canal 16)
ISMM: 002573550
Correo electrónico: nor.vts@kystverket.no
Facsímil: +47 78 98 98 99
Teléfono: +47 78 98 98 98

2 ENVÍO DE NOTIFICACIONES

2.1 Los buques que se encuentran en la zona de vigilancia o en la zona económica exclusiva de la Federación de Rusia envían notificaciones al centro del STM de Murmansk principalmente por correo electrónico, facsímil y SIA, o alternativamente por ondas métricas o una combinación de estos medios de comunicación.

2.2 Los buques que se encuentran en la zona de vigilancia o en la zona económica de Noruega envían notificaciones al centro del STM de Vardø principalmente mediante el sistema de notificación para buques noruego disponible en el sitio en la Red www.shiprep.no. Alternativamente, podrán utilizarse el SIA, el correo electrónico, el facsímil, el teléfono y las ondas métricas, o una combinación de estos medios de comunicación.

APÉNDICE 3

PREPARACIÓN DE NOTIFICACIONES PARA EL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "SRS DE BARENTS"

Resumen

Las notificaciones pueden realizarse por medios no verbales mediante el SIA y, en situaciones previas a la entrada, por medios no verbales como el correo electrónico, el facsímil o el sitio en la Red www.shiprep.no. Si un buque no puede hacer uso de los medios no verbales ni puede remitir una notificación al menos una hora antes de entrar en la zona, la notificación deberá remitirse por ondas métricas o por teléfono (si está fuera del radio de acción de las ondas métricas).

- La información del SIA correcta y actualizada permite que se notifiquen los designadores A, B, C, E, F, I, O y W.
- Los medios no verbales permiten que se notifiquen los designadores A, H, P, Q, T y X.

En el cuadro que figura a continuación se indica el método preferido de una notificación que combine el SIA, los medios no verbales y las ondas métricas, así como la información requerida por cada designador.

Designador	SIA	Medio no verbal	Ondas métricas	Función	Información requerida
A	Sí	Sí	Sí	Buque	1) Nombre del buque 2) Número ISMM 3) Distintivo de llamada – y cuando esté disponible – 4) Número IMO 5) Información de contacto adicional
B	Sí			Fecha y hora	Un grupo de seis cifras para indicar el día del mes, las horas y los minutos en el tiempo universal coordinado (UTC).
C	Sí			Situación	Un grupo de cinco cifras para indicar la latitud en grados y minutos en forma decimal, con el sufijo N (norte), y un grupo de seis cifras para indicar la longitud en grados y minutos en forma decimal, con el sufijo E (este) o W (oeste).
E	Sí			Rumbo verdadero	Un grupo de tres cifras.
F	Sí			Velocidad en nudos y en décimas de nudos	Un grupo de tres cifras.

Designador	SIA	Medio no verbal	Ondas métricas	Función	Información requerida
I	Sí			Destino y hora estimada de llegada	El nombre del próximo puerto de escala facilitado en UN LOCODE por el SIA. Para más información véase la circular SN/Circ.244 de la OMI y www.unece.org/cefact/locode/service/main.htm Grupo indicador de la fecha y hora estimada de llegada como en (B).
H		Sí		Fecha, hora (UTC) y punto de entrada en la zona del SRS de Barents	Esta información sólo se requiere si los designadores de notificación P, T y X se transmiten con medios no verbales (por ejemplo, el correo electrónico) antes de la entrada en el SRS de Barents. La fecha y hora de entrada se expresan como se indica en (B) y la situación se expresa como se indica en (C).
O	Sí			Calado máximo actual en metros	Un grupo de dos o tres cifras para indicar el calado máximo actual en metros (por ejemplo: 6,1 o 10,4).
P		Sí		Carga a bordo	Carga y, si hay mercancías potencialmente peligrosas a bordo, cantidad y clase de la OMI (incluido el código de las Naciones Unidas). Cuando se transmita, la información sobre las mercancías potencialmente peligrosas debe resumirse en total de toneladas por clase de la OMI.
Q		Sí		Defectos y deficiencias	Q: Indicación sucinta de defectos y deficiencias que afectan al equipo del buque o cualquier otra circunstancia que afecta a la navegación y maniobrabilidad normales.
T		Sí		Representante y/o propietario del buque	Dirección y señas en las que puede obtenerse información pormenorizada sobre la carga.
W	Sí			Número total de personas a bordo	Indicar el número.
X		Sí		Varios	Tipo y cantidad estimada de combustible líquido en toneladas métricas. Cuando se transmita, la información debe resumirse en toneladas totales por tipo de buque.
