

ANEXO 20

**RESOLUCIÓN MSC.332(90)
(adoptada el 22 de mayo de 2012)**

**ADOPCIÓN DE MODIFICACIONES DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA
PARA BUQUES EXISTENTE "EN LA ZONA DE TRÁFICO DEL STOREBÆLT
(GRAN BELT) (BELTREP)"**

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 por la Organización de sistemas de notificación para buques,

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), enmendada por las resoluciones MSC.111(73) y MSC.189(79),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 57º periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con la regla V/11 del Convenio SOLAS, modificaciones del sistema de notificación obligatoria para buques "En la zona de tráfico del Storebælt (Gran Belt) (BELTREP)";
2. DECIDE que dicho sistema de notificación obligatoria para buques modificado "En la zona de tráfico del Storebælt (Gran Belt) (BELTREP)" entrará en vigor a las 00 00 horas UTC el 1 de julio de 2013;
3. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de los Gobiernos Miembros y los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974.

ANEXO

SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN LA ZONA DE TRÁFICO DEL STOREBÆLT (GRAN BELT) (BELTREP)"

1 CATEGORÍAS DE BUQUES OBLIGADOS A PARTICIPAR EN EL SISTEMA

1.1 Los buques que atraviesen la zona del BELTREP, que se dirijan a puertos y lugares de fondeo en dicha zona o que procedan de ellos, están obligados a participar en el sistema de notificación para buques del modo siguiente:

- .1 buques cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 50;
- .2 todos los buques cuya obra muerta mida 15 m de altura o más; y
- .3 se exime de la participación a las embarcaciones de recreo de eslora inferior a 15 m o cuyo arqueado bruto sea inferior a 50.

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

2.1 El funcionamiento del sistema de notificación obligatoria para buques BELTREP corre a cargo del STM del Gran Belt. El distintivo de llamada es "Belt Traffic".

2.2 La zona de operaciones del BELTREP cubre la parte central y la parte septentrional del Storebælt (Gran Belt) y la zona de Hatter Barn al norte del Storebælt (Gran Belt) a la entrada al mar Báltico, como se indica *infra* y en el gráfico que figura en el apéndice 1-A. La zona incluye los sistemas de organización del tráfico en Hatter Barn, en la zona del Storebælt (Gran Belt) y de Langelandsbælt, adoptados todos ellos por la Organización. La zona del BELTREP incluye también la parte central de la derrota Tango. Dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84):

2.2.1 Línea de notificación y límite al oeste (RW)

- | | | |
|--------|----|---|
| Fyn: | 1) | 55°36',00 N, 010°38',00 E (Korshavn) |
| Samsø: | 2) | 55°47',00 N, 010°38',00 E (costa oriental de Samsø) |

2.2.2 Línea de notificación y límite al norte (RN)

- | | | |
|-----------|----|---|
| Samsø: | 2) | 55°47',00 N, 010°38',00 E (costa oriental de Samsø) |
| | 3) | 56°00',00 N, 010°56',00 E (en el mar, cerca de Marthe Flak) |
| Sjælland: | 4) | 56°00',00 N, 011°17',00 E (Sjællands Odde) |

2.2.3 Línea de notificación y límite al sur (RS)

- | | | |
|--------------|----|---|
| Stignæs: | 5) | 55°12',00 N, 011°15',40 E (Gulfhavn) |
| Omø: | 6) | 55°08',40 N, 011°09',00 E (Ørespids, Omø) |
| | 7) | 55°05',00 N, 011°09',00 E (en el mar, al sur de Ørespids) |
| Langeland E: | 8) | 55°05',00 N, 010°56',10 E (Snøde Øre) |

2.2.4 Línea de notificación y límite al sudoeste (RSW)

Langeland W: 9) 55°00',00 N, 010°48',70 E (al sur de Korsebølle Rev)
Thurø Rev: 10) 55°01',20 N, 010°44',00 E (boya luminosa de Thurø Rev)

2.2.5 División de sectores

La zona del BELTREP se divide en dos sectores en la latitud 11) 55°35',00 N: el sector 1 septentrional y el sector 2 meridional. Cada sector tiene un canal de ondas métricas asignado, como se indica en el apéndice 2.

2.3 Las cartas de referencia (dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84)) que incluyen la zona de operaciones del BELTREP son las cartas danesas números 112 (15ª edición, 2010), 128 (10ª edición, 2009), 141 (21ª edición, 2010), 142 (18ª edición, 2010), 143 (19ª edición, 2009) y 160 (7ª edición, 2007).

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 BELTREP deben hacerse al STM del Gran Belt mediante telefonía en ondas métricas. No obstante, se alienta a los buques a cumplir determinadas prescripciones de notificación del sistema de notificación mediante el uso de información del SIA (sistema de identificación automática) correcta y actualizada de clase A aprobada por la Organización y a través de medios no verbales como el correo electrónico u otros similares, antes de entrar en la zona de notificación para buques. Los pormenores figuran en el apéndice 3.

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, G e I, O y W. Los pormenores figuran en el apéndice 3.

3.1.3 A fin de reducir al mínimo la notificación del tiempo en los canales de radio en ondas métricas y de evitar las interferencias con cometidos de navegación esenciales, se alienta a los buques a que remitan las prescripciones de notificación para los designadores L, P, T y X mediante correo electrónico o un medio similar antes de entrar en la zona de notificación para buques. Dichos informes parciales no verbales deben establecer también los designadores A y H. La notificación de los designadores L, P, T y X antes de la entrada mediante telefonía móvil también se acepta como medio de comunicación. Los pormenores figuran en el subpárrafo 3.5 y el apéndice 3.

3.1.4 Un buque que cumpla las prescripciones de notificación del sistema de notificación obligatoria para buques BELTREP mediante el uso de información del SIA correcta y actualizada y antes de los medios no verbales debe, como mínimo, efectuar una transmisión telefónica en ondas métricas para comunicar el nombre del buque (parte del designador A), la altura de la obra muerta y el peso muerto (designador U) y la línea de notificación de entrada al STM del Gran Belt cuando se adentre de hecho en la zona. Debe observarse el mismo procedimiento antes de zarpar de un puerto o salir de un lugar de fondeo en la zona del BELTREP. Los pormenores figuran en el apéndice 3.

3.1.5 Los designadores Q o R, si procede, se facilitarán siempre al STM del Gran Belt mediante transmisión telefónica en ondas métricas. Los pormenores figuran en el apéndice 3.

3.2 No se exige la notificación verbal cuando un buque atraviese la línea de sector del BELTREP en la latitud 55°35',00 N. No obstante, se exige el cambio de sector de la frecuencia en ondas métricas, de conformidad con lo indicado en el apéndice 2.

3.3 Formato

3.3.1 La notificación obligatoria para buques se preparará de conformidad con el formato que figura en el apéndice 3. La información que se solicita de los buques es la indicada en el formato de notificación normalizado que figura en la sección 2 del apéndice de la resolución A.851(20).

3.4 Contenido

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

- A nombre del buque, distintivo de llamada, número ISMM y, si está disponible, número de identificación IMO;
- B fecha y hora;
- C situación expresada en latitud y longitud;
- E rumbo verdadero;
- F velocidad;
- G e I último puerto de escala, destino y hora estimada de llegada;
- H fecha, hora (UTC) y línea de notificación de entrada en la zona del BELTREP;
- L información sobre la derrota proyectada a través de la zona del BELTREP;
- O calado máximo actual;
- P carga y, si hay mercancías peligrosas a bordo, cantidad y clase de la OMI. La información sobre las mercancías peligrosas debe resumirse en total de toneladas por clase de la OMI;
- Q o R defectos, deficiencias, limitaciones – contaminación o mercancías peligrosas caídas al mar;
- T dirección para la comunicación de información sobre la carga;
- U altura de la obra muerta, peso muerto;
- W número total de personas a bordo; y
- X tipo y cantidad estimada de combustible líquido en el caso de buques de arqueo bruto igual o superior a 1 000. Debe resumirse en toneladas totales por tipo de buque.

Nota:

- a) El capitán del buque deberá informar inmediatamente al STM del Gran Belt en cuestión de cualquier cambio en el estado de la navegación o en la información notificada con anterioridad, en particular en lo que respecta al designador Q o R.

3.5 Situación geográfica en que se han de efectuar las notificaciones

3.5.1 Los buques que entren en la zona de operaciones del BELTREP presentarán una notificación cuando atraviesen la línea de notificación o cuando salgan de un puerto o lugar de fondeo dentro de la zona de operaciones.

3.5.2 Las notificaciones remitidas anteriormente pueden presentarse en cualquier momento tras entrar en la zona económica exclusiva (ZEE) de Dinamarca y hasta encontrarse dentro del radio de acción en ondas métricas del STM del Gran Belt a una distancia aproximada de 20 millas marinas de la zona del BELTREP. Dado que el STM del Gran Belt debe gestionar oportunamente las notificaciones previas que le lleguen, no podrán emitirse notificaciones previas a la entrada en el radio de acción de 20 millas marinas en ondas métricas. La opción de notificación será entonces la verbal en ondas métricas al atravesar la línea de notificación de entrada. Los pormenores de las zonas se indican en el gráfico del apéndice 1-B. Las líneas de delimitación de la ZEE de Dinamarca se indican en las cartas náuticas.

3.5.3 Los buques que salgan de un puerto o de un lugar de fondeo situados dentro del radio de acción de 20 millas marinas alrededor de la zona del BELTREP o que se encuentren en dicha zona, podrán presentar una notificación previa a la entrada para los designadores H, L, P, T y X si la emiten una hora antes de la salida para permitir que el STM del Gran Belt tramite a tiempo las notificaciones anteriores recibidas.

3.6 Tráfico que cruza

3.6.1 Los transbordadores, incluidos los de gran velocidad, atraviesan con frecuencia la derrota Tango en el sector 1. Los transbordadores se ajustan en general a horarios publicados; pueden autorizarse acuerdos de notificación especiales.

3.7 Autoridad

La Flota del Almirantazgo de Dinamarca es la autoridad competente del STM del Gran Belt que se encarga del funcionamiento del sistema BELTREP con el distintivo de llamada "Belt Traffic". Los pormenores figuran en el apéndice 2.

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

4.1 Los buques están obligados a mantener un servicio de escucha permanente en la zona del BELTREP en los canales pertinentes de ondas métricas del sector y el canal 16 de ondas métricas.

4.2 El STM del Gran Belt ofrecerá servicios de información a los buques sobre situaciones concretas y urgentes que podrían provocar movimientos de tráfico incompatibles, así como otra información relativa a la seguridad de la navegación, por ejemplo: información sobre el tiempo, corrientes, presencia de hielo, nivel del agua, problemas de navegación u otros peligros.

4.2.1 La información de interés general para los buques que se encuentren en la zona será transmitida por el STM del Gran Belt a través del canal de ondas métricas que especifique el operador del STM o se proporcionará previa solicitud. La transmisión irá precedida de un anuncio en el canal 16 y los canales del sector de ondas métricas. Todos los buques que naveguen por la zona deberían escuchar la transmisión anunciada.

4.2.2 Si es necesario, el STM del Gran Belt puede proporcionar información individual a un buque, en particular en relación con la determinación de la situación o las condiciones locales.

4.2.3 Puede prestarse asistencia a la navegación cuando el STM del Gran Belt lo considere necesario o después de que lo solicite un buque. El STM del Gran Belt informará al buque identificable cuándo empieza y termina la asistencia a la navegación.

4.2.4 Para los indicadores de mensaje del STM podrán utilizarse las siguientes Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (SMCP) de la sección A1/6: RECOMENDACIÓN, AVISO, INFORMACIÓN, PREGUNTA, RESPUESTA, PETICIÓN e INTENCIÓN.

4.3 Si un buque necesita ponerse al ancla debido a avería, mala visibilidad, mal tiempo, cambios en la profundidad indicada del agua, etc., el STM del Gran Belt puede recomendar lugares de fondeo adecuados u otros lugares de refugio de la zona de operaciones. Los lugares de fondeo que se encuentran en las proximidades de los puentes del Storebælt (Gran Belt) se marcan en las cartas náuticas que cubren la zona y se indican en el gráfico del apéndice 1-A.

5 MÉTODOS DE COMUNICACIÓN REQUERIDOS PARA EL SISTEMA BELTREP

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

5.2 La comunicación buque-buque de los planes de navegación debería llevarse a cabo en los canales del BELTREP que permitan que el STM del Gran Belt y otros buques se mantengan informados.

5.3 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 de Abordajes

El Reglamento internacional para prevenir los abordajes es aplicable en toda la zona de operaciones del BELTREP.

6.2 Dispositivo de separación del tráfico "En Hatter Barn" (TSS-T5)

6.2.1 El dispositivo de separación del tráfico "En Hatter Barn" está situado en Samsø Bælt al norte del Storebælt (Gran Belt), entre las islas de Sjælland y Samsø. Ha sido adoptado por la OMI y, por lo tanto, es aplicable la regla 10 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

6.2.2 La sonda mínima en el dispositivo de separación del tráfico es de 15 m a nivel medio del mar. Los buques con un calado superior a 13 m deberían utilizar la derrota en aguas profundas "Entre Hatter Rev y Hatter Barn", que se encuentra al noroeste del dispositivo de separación del tráfico.

6.3 Derrota en aguas profundas "Entre Hatter Rev y Hatter Barn" (DW-T3)

6.3.1 La derrota en aguas profundas "Entre Hatter Rev y Hatter Barn" adoptada por la OMI tiene una sonda mínima de 19 m bajo el nivel medio del mar. Los buques que no están obligados a causa de su calado (13 m o menos) a utilizar la derrota en aguas profundas deberían utilizar el dispositivo de separación del tráfico situado al sudeste de la derrota, en el cual la sonda mínima bajo el nivel medio del mar es de 15 m.

6.3.2 Los buques deberían tener presente que otros buques que naveguen en la derrota en aguas profundas pueden tener restricciones por su calado y pueden mostrar señales de conformidad con el Reglamento de Abordajes.

6.4 Dispositivo de separación del tráfico "Entre Korsoer y Sprogø" (TSS-T6)

6.4.1 El dispositivo de separación del tráfico "Entre Korsoer y Sprogø", situado en el paso angosto del canal oriental en el Storebælt (Gran Belt) entre las islas de Fyn y Sjælland, ha sido adoptado por la OMI y, por lo tanto, es aplicable la regla 10 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

6.4.2 La sonda mínima es de 17 m en la vía de circulación que va hacia el norte y de 19 m en la vía de circulación que va hacia el sur, ambos por debajo del nivel medio del mar.

6.4.3 En el dispositivo de separación del tráfico el límite de velocidad recomendado es de 20 nudos.

6.5 Puentes del Gran Belt – Reglas de seguridad

6.5.1 Sólo se permite el paso por los vanos marcados del puente occidental (un puente combinado para vehículos y ferrocarril) a los buques de peso muerto inferior a 1 000 toneladas y cuya obra muerta mida menos de 18 m. El designador de derrota de este paso es BW.

6.5.2 Sólo se permite el paso por el dispositivo de separación del tráfico por debajo del puente oriental (un puente colgante para el tráfico rodado) a los buques cuya obra muerta mida menos de 65 m. El designador de derrota de este paso es BE, y el paso incluye la derrota T.

6.6 Derrota en aguas profundas "A la altura de la costa oriental de Langeland" (DW-T4)

6.6.1 La derrota en aguas profundas "A la altura de la costa oriental de Langeland" tiene una sonda mínima de 19 m bajo el nivel medio del mar. Se recomienda a los buques con calado superior a 10 m que utilicen la derrota de aguas profundas, dadas las dificultades de navegación que encontrarían si utilizaran la derrota nacional recomendada Hotel situada al este de la derrota en aguas profundas.

6.6.2 Los buques deberían tener presente que otros buques que naveguen en la derrota en aguas profundas pueden tener restricciones por su calado y pueden mostrar señales de conformidad con el Reglamento de Abordajes.

6.7 Derrota Hotel

6.7.1 La derrota nacional H, que tiene una sonda mínima de 12 m bajo el nivel medio del mar, se encuentra situada al este de la derrota en aguas profundas "A la altura de la costa oriental de Langeland". Los buques de calado igual o inferior a 10 m deberían seguir la derrota H.

6.8 Recomendación de la OMI sobre la navegación en los pasos de entrada al mar Báltico

6.8.1 La modificación reciente de la Recomendación de la OMI sobre la navegación en los pasos de entrada al mar Báltico fue adoptada por el MSC en octubre de 2007, fue difundida mediante la circular SN.1/Circ.263 (sección 1.9) y figura en la parte C de la publicación "Organización del tráfico marítimo" de la OMI (sólo en la versión inglesa). En ella se recomienda, entre otras cosas, que los buques cuyo calado sea igual o superior a 11 m

que naveguen por la derrota T o los buques que, independientemente de su tamaño o calado, transporten un cargamento de combustible nuclear irradiado, plutonio o desechos de alta actividad (cargas de CNI) deberían utilizar los servicios de practica normalmente establecidos por los Estados ribereños para los buques que estén de paso.

6.8.2 Al planificar la travesía, los capitanes de buques deberían tomar oportuna nota de la información sobre la derrota Tango que figura en la Recomendación de la OMI sobre la navegación en los pasos de entrada al mar Báltico.

6.9 Practicaje obligatorio

6.9.1 Los puertos situados dentro de la zona del BELTREP están cubiertos por las disposiciones sobre practica obligatorio respecto de ciertos buques que se dirijan a puertos daneses o procedan de ellos.

7 INSTALACIONES EN TIERRA DE APOYO PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

7.1 Capacidad del sistema

7.1.1 El centro del STM está situado en el Centro regional de apoyo logístico naval de Korsør. El STM comprende varios lugares donde se encuentran los sensores a distancia. Desde esos lugares se vigila la zona del STM utilizando una combinación de aparatos de radar, radiogoniómetros, sistema de identificación automática (SIA) y sensores electroópticos. Una red integrada de ocho sensores de radar con SIA facilita la vigilancia de la zona del STM.

7.1.2 Todos los sensores mencionados serán controlados y vigilados por los operadores del STM.

7.1.3 En el centro de control hay varias consolas de operador, una de las cuales se destina al mantenimiento del sistema y al diagnóstico de averías, lo que permite realizar estas actividades sin interrumpir las operaciones normales. Desde cada consola, el operador correspondiente puede controlar y comprobar visualmente el estado de los sensores. En el centro del STM habrá permanentemente un oficial de guardia y tres operadores.

7.1.4 El equipo de registro almacena automáticamente información de todas las derrotas, que puede volver a examinarse. En caso de sucesos, la autoridad encargada del STM puede utilizar la información almacenada como prueba. Los operadores del STM tienen acceso a distintos registros de buques, información de prácticos y datos sobre las cargas potencialmente peligrosas.

7.2 Instalaciones de radares, electroópticas y otros sensores

7.2.1 La información necesaria para evaluar las actividades del tráfico dentro de la zona de operaciones del BELTREP se compila por conducto de sensores telemandados de la zona del STM que comprenden:

- sistemas radáricos de gran resolución;
- sistemas de sensores infrarrojos;
- sistemas de televisión diurna;
- sistemas de comunicaciones en ondas métricas; y
- sistemas radiogoniométricos.

7.3 Instalaciones de radiocomunicaciones

7.3.1 El equipo de radiocomunicaciones del centro del STM comprende seis aparatos radioeléctricos de ondas métricas con los medios necesarios para la llamada selectiva digital (LSD). Los canales en ondas métricas utilizados se indican en el apéndice 2.

7.4 Instalaciones del SIA

7.4.1 El BELTREP está conectado a la red nacional terrestre del SIA y puede supervisar continuamente información sobre buques del SIA tal como su identificación y situación. Dicha información se muestra en pantalla como parte del sistema del STM y cubre la zona del STM.

7.5 Competencia y formación del personal

7.5.1 En el centro del STM trabaja personal civil, cuyos miembros son todos oficiales experimentados con el nivel de competencia exigido en la sección A-II/1 o A-II/2 del capítulo II del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar.

7.5.2 La formación del personal se ajustará a las normas recomendadas por la OMI. Además incluirá un estudio completo de las medidas de seguridad de la navegación establecidas en aguas danesas y, especialmente, en la zona de operaciones del BELTREP, incluido el estudio de las disposiciones pertinentes internacionales y nacionales relativas a la seguridad de la navegación. La formación comprende asimismo ejercicios con simuladores en tiempo real.

7.5.3 La formación de repaso se lleva a cabo por lo menos cada tres años.

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 El sistema está proyectado con una duplicación de sistema suficiente para tolerar los fallos normales del equipo.

8.2 Si fallase el sistema de radiocomunicaciones o el sistema radárico del centro del STM, las comunicaciones se mantendrán mediante un equipo de reserva de ondas métricas. A fin de mantener el funcionamiento del STM para evitar abordajes en la zona del puente, el STM del Gran Belt cuenta con un centro de emergencia del STM en Sprogø que cubre el sector 2. El centro de emergencia del STM dispone de radar, aparatos de radio en ondas métricas y cámaras de televisión en circuito cerrado.

8.3 Si fallase el sistema radárico u otro equipo esencial, se facilitará información sobre la reducción de la capacidad operativa a través del STM del Gran Belt o en forma de radioavisos náuticos de ámbito nacional.

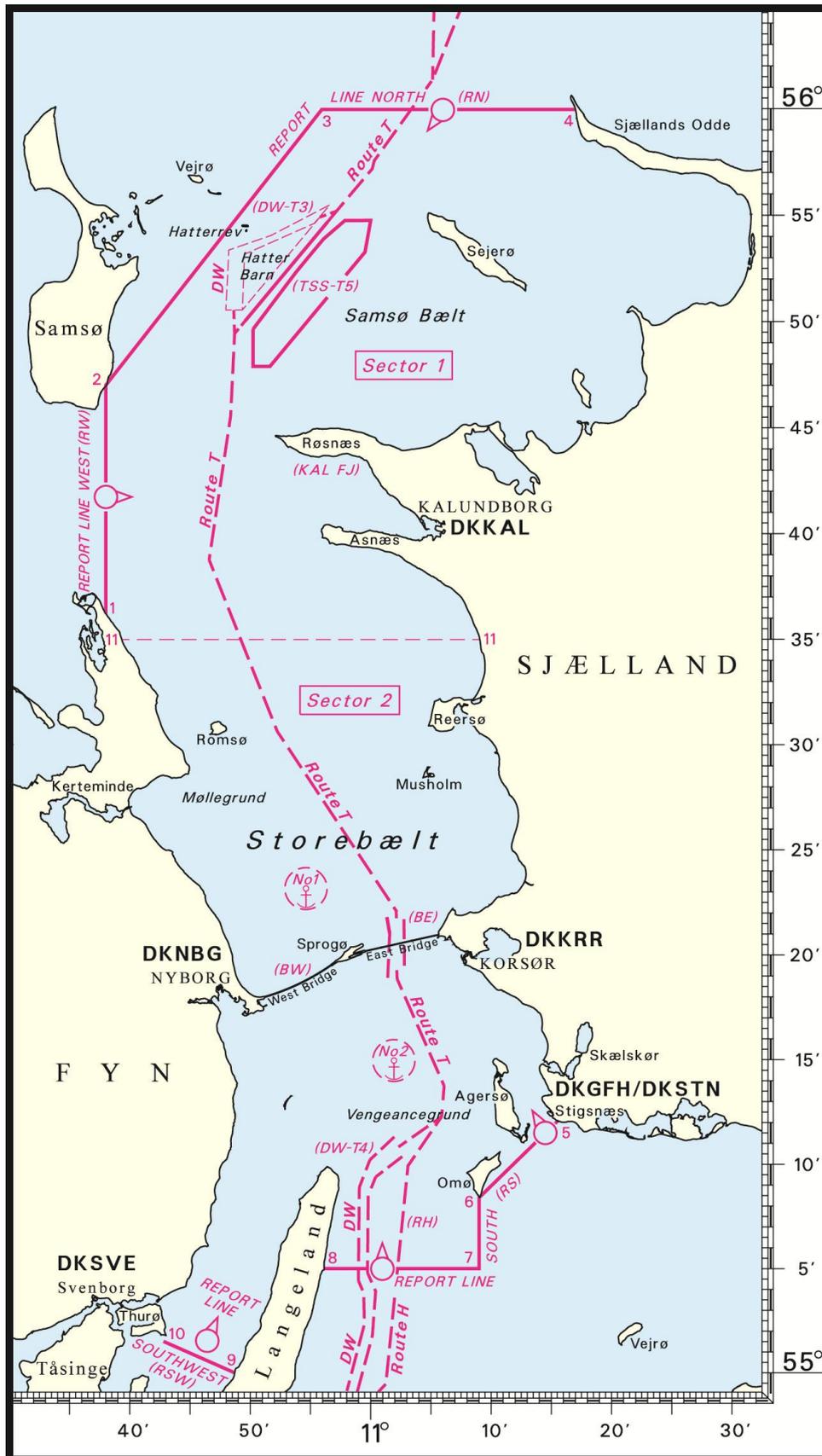
9 MEDIDAS EN CASO DE QUE UN BUQUE NO CUMPLA LAS PRESCRIPCIONES DEL SISTEMA

9.1 El objetivo del STM del Gran Belt es facilitar el intercambio de información entre el buque y la costa a fin de garantizar el tránsito seguro por los puentes, respaldar la seguridad de la navegación y proteger el medio marino.

9.2 El STM del Gran Belt tiene como objetivo prevenir las colisiones de los buques con los puentes que atraviesan el Storebælt (Gran Belt). Cuando parezca que un buque lleva rumbo de colisión con uno de los puentes, el STM del Gran Belt detendrá con carácter de emergencia el tráfico rodado y el tráfico ferroviario en los puentes.

9.3 Se hará todo lo posible 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 o se incumplen las reglas de seguridad de las secciones 6.5.1 y 6.5.2 para el paso de los puentes 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. Esta información también se hará llegar a los inspectores encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto.

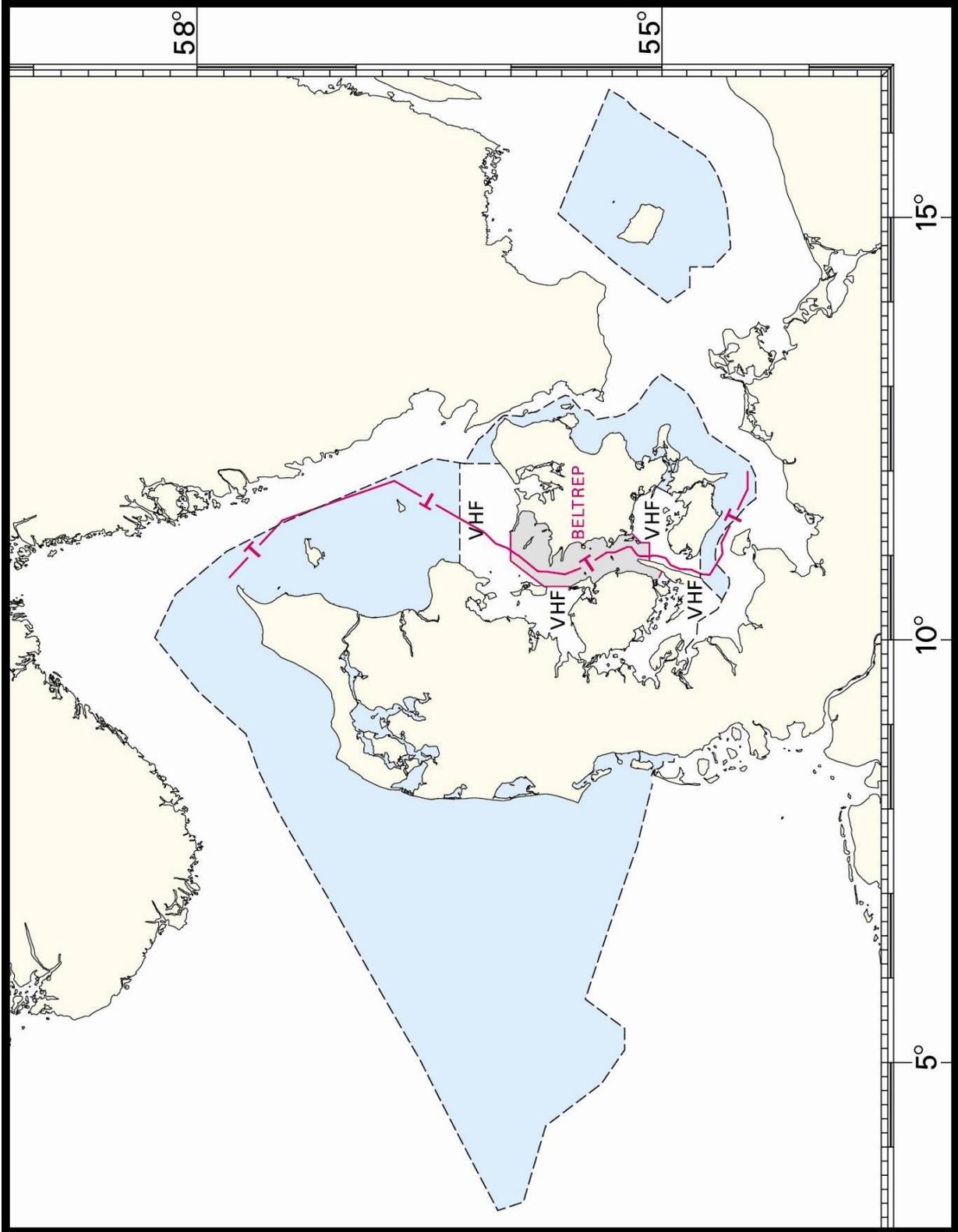
APÉNDICE 1-A



© Kort & Matrikelstyrelsen

APÉNDICE 1-B

ZONAS DE NOTIFICACIÓN PREVIA A LA ENTRADA – ZEE DE DINAMARCA



APÉNDICE 2

INFORMACIÓN DE CONTACTO Y CANALES DE ONDAS MÉTRICAS ASIGNADOS A LOS SECTORES DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "BELTREP"

BELTREP, distintivo de llamada radioeléctrico:	"Belt Traffic"
---	-----------------------

Canales de VHF	Uso operativo
Canal 74 de VHF	STM del Gran Belt – Sector 1 norte
Canal 11 de VHF	STM del Gran Belt – Sector 2 sur
Canal 10 de VHF	STM del Gran Belt – Transmisión, asistencia individual, canal de reserva
Canal 16 de VHF	STM del Gran Belt – Escucha continua

El STM del Gran Belt que explota el BELTREP está situado en Korsør, en la zona del puente:

Información de contacto 24 horas:

- 1) El STM del Gran Belt mantiene una escucha continua en los canales 74, 11 y 16 de ondas métricas.
- 2) Teléfono del oficial de servicio: +45 58 37 68 68
- 3) Facsímil: +45 58 37 28 19
- 4) ISMM: 002190001
- 5) Correo electrónico: beltrep@sok.dk
Sitio en la Red: www.beltrep.org

Dirección:

Great Belt VTS
Sylowsvej 8
DK – 4220 Korsør
Dinamarca

APÉNDICE 3

PREPARACIÓN DE NOTIFICACIONES PARA EL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "BELTREP"

Resumen:

Las notificaciones deben realizarse utilizando los canales de ondas métricas, pero también pueden emplearse a veces el SIA y medios no verbales como el correo electrónico en situaciones previas a la entrada.

- La información del SIA correcta y actualizada permite que se notifiquen los designadores A, B, C, E, F, G e I, O y W.
- Los medios no verbales permiten que se notifiquen los designadores (A, H), L, P, T y X.
- Deben utilizarse como mínimo ondas métricas para los designadores A (parcialmente) y U.

En el cuadro que figura *infra* se indica el empleo óptimo de una notificación que combine el SIA, los medios no verbales y las ondas métricas.

1	2	3	4	5	6
Designador	SIA	Medio no verbal (p.ej., correo electrónico)	VHF	Función	Información requerida
A	Sí	Sí	Sí	Buque	1) Nombre del buque: SIA, medio no verbal, VHF 2) Número ISMM: SIA 3) Distintivo de llamada: SIA – y cuando esté disponible – 4) Número IMO: SIA, medio no verbal
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, y un grupo de seis cifras para indicar la longitud en grados y minutos en forma decimal, con el sufijo E.
E	Sí	–	–	Rumbo verdadero	Un grupo de tres cifras.
F	Sí	–	–	Velocidad en nudos y en décimas de nudos	Un grupo de tres cifras.
G e I	Sí	–	–	Último puerto de escala Destino y hora estimada de llegada	Los nombres del último puerto de escala y del próximo puerto de escala; ambos facilitados en UN LOCOTE por el SIA. Para más información véase la circular de la OMI SN/Circ.244 y www.unece.org/cefact/locote/service/main.htm . Grupo indicador de la fecha y hora estimada de llegada como en (B).

1	2	3	4	5	6
Designador	SIA	Medio no verbal (p.ej., correo electrónico)	VHF	Función	Información requerida
H	–	Sí	–	Fecha, hora (UTC) y línea de notificación de entrada en la zona del BELTREP	Esta información <u>sólo</u> se requiere si los designadores de notificación L, P, T y X se transmiten con medios no verbales (por ejemplo, el correo electrónico) antes de la entrada en el BELTREP.
L	–	Sí	–	Información relativa a la derrota en la zona del BELTREP	Una breve descripción de la derrota proyectada en la zona del BELTREP por el capitán y determinada por los designadores que se indican <i>infra</i> (véase también el gráfico del apéndice 1-A como referencia): <u>Líneas de notificación:</u> RN – línea de notificación al norte RW – línea de notificación al oeste RS – línea de notificación al sur RSW – línea de notificación al sudoeste <u>Sistemas de organización del tráfico:</u> DW-T3 – derrota en aguas profundas en Hatter TSS-T5 – separación en Hatter Barn <u>Puentes:</u> BE – puente oriental/derrota T BW – puente occidental <u>Sistema de organización del tráfico:</u> DW-T4 – derrota en aguas profundas en Langeland <u>Derrota:</u> RH – derrota Hotel <u>Lugar de fondeo – fiordo de Kalundborg</u> KAL FJ Véanse los ejemplos que figuran <i>infra</i> .
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 peligrosas a bordo, cantidad y clase de la OMI. Cuando se transmita, la información sobre las mercancías peligrosas debe resumirse en total de toneladas por clase de la OMI.
Q o R	–	–	Sí	Defectos y deficiencias Contaminación o mercancías peligrosas caídas al mar	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. R: Contaminación o mercancías peligrosas caídas al mar.
T	–	Sí	–	Representante y/o propietario del buque	Dirección y señas en las que puede obtenerse información pormenorizada sobre la carga.

1	2	3	4	5	6
Designador	SIA	Medio no verbal (p.ej., correo electrónico)	VHF	Función	Información requerida
U	-	-	Sí	Dimensiones del buque	Información sobre la altura máxima de la obra muerta y el peso muerto, que se exige a todos los buques, incluidos los buques que llevan remolque u otro equipo flotante. Dicha información se facilitará por transmisión telefónica al entrar en la zona del BELTREP, aunque la información se haya facilitado también, por ejemplo, con medios no verbales.
W	Sí	-	-	Número total de personas a bordo	Indicar el número.
X	-	Sí	-	Varios	Tipo y cantidad estimada de combustible líquido en el caso de buques de arqueo bruto igual o superior a 1 000. Cuando se transmita, la información debe resumirse en toneladas totales por tipo de buque.

Ejemplos de notificación de la derrota, en el formato indicado para el designador L

- 1) *Un buque que se dirige hacia el norte desde el puerto de Gulfhavn y que tiene previsto navegar al norte de la derrota T, a través de la derrota en aguas profundas "Entre Hatter Rev y Hatter Barn" y que sale en la línea de notificación al norte (el formato UN LOCODE para Gulfhavn es DK GFH):*

L: DK GFH, BE, DW-T3, RN

- 2) *Un buque que se dirige hacia el sur en tránsito y que tiene previsto entrar en la línea de notificación al norte, que navega por el DST "En Hatter Barn", a continuación por la derrota T, la derrota H y que sale en la línea de notificación al sur:*

L: RN, TSS-T5, BE, RH, RS

- 3) *Un buque que se dirige hacia el norte y que entra a través de la derrota en aguas profundas "A la altura de la costa oriental de Langeland", derrota Tango, puente oriental, y que sale a través de la línea de notificación al oeste, en dirección al puerto de Fredericia:*

L: RS, DW-T4, BE, RW

- 4) *Un buque que entra en la línea de notificación al norte y navega a través del DST "En Hatter Barn", la derrota T y que a continuación fondea en el fiordo de Kalundborg:*

L: RN, TSS-T5, KAL FJ
