

## ANEXO 13

### RESOLUCIÓN MSC.314(88) (adoptada el 29 de noviembre de 2010)

#### NUEVO SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN EL SOUND ENTRE DINAMARCA Y SUECIA" (SOUNDREP)

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 ASIMISMO la resolución A.858(20), por la que se decidió que el Comité desempeñe la función de adoptar sistemas de notificación para buques 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 del Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 56° periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, un nuevo sistema de notificación obligatoria para buques "En el Sound entre Dinamarca y Suecia" (SOUNDREP), que figura en el anexo;
2. DECIDE que dicho nuevo sistema de notificación obligatoria para buques entrará en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de septiembre de 2011; y
3. **PIDE AL SECRETARIO GENERAL QUE PONGA LA PRESENTE RESOLUCIÓN Y SU ANEXO EN conocimiento de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 y los Miembros de la Organización.**

## ANEXO

### DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN EL SOUND ENTRE DINAMARCA Y SUECIA" (SOUNDREP)

#### **1 CATEGORÍAS DE BUQUES OBLIGADOS A PARTICIPAR EN EL SISTEMA**

1.1 Los buques obligados a participar en el sistema de notificación para buques son los siguientes:

Los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 cuyo puerto o fondeadero de partida o destino se halle en el Sound o que transiten por la zona de notificación.

De conformidad con lo dispuesto en el Convenio SOLAS 1974, enmendado, SOUNDREP no se aplica a los buques de guerra, buques auxiliares de la armada, ni otros buques que sean propiedad de un Gobierno Contratante o estén explotados por éste y que se destinen exclusivamente a servicios públicos no comerciales de dicho Gobierno.

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

2.1 El sistema de notificación obligatoria para buques SOUNDREP es explotado por el STM del Sound. El distintivo de llamada es "Sound Traffic".

2.2 La zona de operaciones del SOUNDREP abarca la parte septentrional, central y meridional del Sound, tal como se muestra en el gráfico del apéndice 1. La zona incluye los siguientes sistemas de organización del tráfico: al norte el DST "En el Sound" y al sur el DST "A la altura de Falsterbo", ambos adoptados por la Organización.

##### 2.2.1 Línea de notificación y delimitación septentrional

Dinamarca:

- 1) 56°06',58 N 012°11',00 E (Rågeleje)
- 2) 56°14',00 N 012°11',00 E (En el mar, al norte de Rågeleje)

Suecia:

- 3) 56°18',08 N 012°17',39 E (En el mar, al oeste de Kullen)
- 4) 56°18',08 N 012°26',88 E (Faro de Kullen)

##### 2.2.2 Línea de notificación y delimitación meridional

Dinamarca:

- 5) 55°17',44 N 012°27',28 E (Faro de Stevns)
- 6) 55°10',00 N 012°27',28 E (En el mar, al sur de Stevns)

Suecia:

- 7) 55°10',00 N 012°54',50 E (En el mar, al sur de Falsterbo)

### 2.2.3 Línea de notificación y delimitación oriental

Suecia:

- 7) 55°10',00 N 012°54',50 E (En el mar, al sur de Falsterbo)
- 8) 55°22',89 N 013°01',93 E (Fredshög)

### 2.2.4 Línea de notificación y delimitación occidental

Dinamarca:

- 9) 55°19',81 N 012°27',30 E (Mandehoved)
- 10) 55°33',28 N 012°35',53 E (Aflandshage)

### 2.2.5 División en sectores

La zona del SOUNDREP se divide en dos sectores en la latitud 55°50',00 N; el sector 1 al norte y el sector 2 al sur. Cada sector tiene asignado un canal de ondas métricas, que se indica en el apéndice 2.

2.3 Las cartas de referencia (Dátum: Sistema geodésico mundial de 1984, WGS 84) que incluyen la zona de operaciones del SOUNDREP son las siguientes:

- .1 Cartas danesas N<sup>os</sup> 102 (7<sup>a</sup> edición, mayo de 2009), 104 (5<sup>a</sup> edición, agosto de 2009), 131 (1<sup>a</sup> edición, noviembre de 2008), 132 (19<sup>a</sup> edición, agosto de 2009), 133 (13<sup>a</sup> edición, septiembre de 2009); y
- .2 Cartas suecas N<sup>os</sup> 921 (4<sup>a</sup> edición, 2009) y 922 (22<sup>a</sup> edición, 2009).

## **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 La notificación SOUNDREP debe iniciarse (véase el párrafo 3.1.4) al STM del Sound mediante transmisiones telefónicas en ondas métricas. No obstante, los buques pueden satisfacer la mayoría de las prescripciones del sistema de notificación por medios no verbales, tales como el uso de equipo de clase A del SIA (sistema de identificación automática) aprobado por la Administración, y por correo electrónico u otros métodos alternativos, antes de entrar en la zona de notificación (véase también la nota c) de la sección 3.4.1). Los pormenores figuran en el apéndice 3. Para la información de contacto véase el apéndice 2.

3.1.2 El uso de información del SIA correcta y actualizada puede satisfacer las prescripciones de notificación para los designadores A (parcialmente), B, C, E, F, I, O, P y W.

3.1.3 El correo electrónico u otros medios alternativos antes de entrar en la zona de notificación puede satisfacer las prescripciones de notificación para los designadores L, T y X. En dicha notificación parcial no verbal debe también declararse el designador A (véase también la nota c) de la sección 3.4.1). En el apéndice 3 figuran pormenores adicionales.

3.1.4 Un buque que satisfaga las prescripciones de notificación del sistema de notificación obligatoria para buques SOUNDREP por el uso de medios no verbales debe como mínimo efectuar una transmisión telefónica en ondas métricas para comunicar el nombre del buque (parte del designador A) y que ha cruzado la línea de notificación de entrada al STM del Sound cuando entre físicamente en la zona. Debe observarse el mismo procedimiento antes de zarpar de un puerto o salir de un fondeadero de la zona del SOUNDREP. En el apéndice 3 figuran pormenores adicionales.

3.1.5 Los designadores U y Q, si procede, se darán siempre al STM del Sound mediante transmisión telefónica en ondas métricas al entrar en la zona. En el apéndice 3 figuran pormenores adicionales.

3.1.6 Para impedir la sobrecarga de los canales de ondas métricas con las notificaciones realizadas mediante transmisiones telefónicas verbales y evitar entorpecer las tareas esenciales de navegación, con lo que se dificultaría la seguridad de la navegación en la zona, un buque que no pueda cumplir las prescripciones de notificación para los designadores L, T y X por correo electrónico u otro método alternativo antes de entrar en la zona de notificación podrá enviar notificaciones al STM del Sound con respecto a esos designadores mediante un radioteléfono o un teléfono móvil. Además, el designador A debe incluirse en esa notificación parcial.

3.2 No se exige la notificación verbal cuando un buque atraviese la línea de sector del SOUNDREP situada en la latitud 55°50',00 N. No obstante, se exige el cambio de frecuencia de ondas métricas, de conformidad con lo indicado en el apéndice 2.

### 3.3 Formato

La notificación obligatoria del buque se redactará 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 aparece en la sección 2 del apéndice de la resolución A.851(20) de la OMI.

### 3.4 Contenido

La notificación del buque al SOUNDREP efectuada por medios no verbales o por transmisión telefónica debe contener la siguiente información:

- A Nombre del buque, distintivo de llamada y, si se dispone de ellos, número de identificación IMO y número ISMM
- B Fecha y hora
- C Situación expresada en latitud y longitud
- E Rumbo verdadero
- F Velocidad
- I Destino y hora estimada de llegada (ETA)
- L Información sobre la derrota proyectada a través del Sound
- O Calado máximo actual
- P Carga; y cantidad y clase de la OMI de las mercancías peligrosas, si procede (véase la nota c) *infra*)
- Q Defectos y deficiencias u otras limitaciones
- T Datos de contacto para la comunicación de información sobre la carga (véase la nota c) *infra*)
- U Altura de la obra muerta cuando supere los 35 metros
- W Número total de personas a bordo
- X Tipo y cantidad estimada de combustible líquido en el caso de buques de arqueo bruto igual o superior a 1 000

**Notas:**

- a) Al recibir una notificación, los operadores del STM del Sound establecerán la relación existente entre la situación del buque y la información suministrada por el servicio de que dispongan.
- b) El capitán del buque debe informar inmediatamente al STM del Sound de todo cambio en la información notificada, incluido el designador Q.
- c) La información sobre carga peligrosa y los datos de contacto para la comunicación de información sobre la carga (designadores P y T del formato de notificación) solamente se solicita cuando dicha información no se haya notificado a la autoridad competente a través de SafeSeaNet en un Estado Miembro de la Unión Europea (UE), de conformidad con lo prescrito en el artículo 13 (para los buques cuyo destino u origen sea un puerto de la UE) de la Directiva 2002/59/EC, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, enmendada por la Directiva 2009/17/EC, antes de entrar en la zona de operaciones del SOUNDREP. En el apéndice 3 figuran pormenores adicionales.

### **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 SOUNDREP presentarán una notificación cuando crucen las líneas de entrada o al salir de un puerto o fondeadero que se encuentre dentro de la zona de operaciones.

3.5.2 Deberían presentarse también notificaciones siempre que se produzca un cambio en las circunstancias o el estado de la navegación, más concretamente en relación con el designador Q del formato de notificación.

### **3.6 Tráfico que cruza**

Dado que los transbordadores que cruzan entre Helsingør y Helsingborg lo hacen con arreglo a un horario publicado, podrán adoptarse medidas especiales de notificación para cada buque. En general los transbordadores que salen de los puertos de Helsingør en Dinamarca y Helsingborg en Suecia y que navegan con arreglo a un horario publicado no están obligados a enviar una notificación al STM del Sound.

### **3.7 Autoridad**

La autoridad encargada del STM para el SOUNDREP es el STM del Sound y su distintivo de llamada es "Sound Traffic". En el apéndice 2 figuran pormenores adicionales.

#### **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 por el canal de ondas métricas pertinente correspondiente al sector y el canal 16 de ondas métricas.

4.2 El STM del Sound ofrecerá servicios de información al tráfico marítimo 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 Si es necesario, el STM del Sound puede proporcionar información individual a un buque, particularmente en relación con la determinación de la situación e información sobre la navegación o las condiciones de la zona utilizando los indicadores de mensaje para los STM recogidos en la sección A1/6 de las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (SMCP). Los indicadores de mensaje pueden ser de RECOMENDACIÓN, AVISO, INFORMACIÓN, PREGUNTA, RESPUESTA, PETICIÓN e INTENCIÓN.

4.2.2 La información de interés general para el tráfico marítimo que se encuentra en la zona será radiodifundida por el STM del Sound a través del canal de ondas métricas que especifique el operador del STM o se proporcionará previa solicitud. La transmisión irá precedida normalmente de una emisión por el canal 16 de ondas métricas. Todos los buques que naveguen por la zona deberían escuchar la transmisión anunciada.

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 Sound puede recomendar lugares de fondeo adecuados u otro lugar de refugio en la zona de operaciones.

#### **5 MÉTODOS DE COMUNICACIÓN REQUERIDOS PARA EL SISTEMA SOUNDREP**

5.1 El idioma utilizado para las comunicaciones será el inglés y, cuando sea necesario, se emplearán las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

5.2 En el apéndice 2 se recogen los pormenores sobre los métodos de comunicación y la información de contacto.

#### **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 SOUNDREP.

##### **6.2 Dispositivo de separación del tráfico "En el Sound"**

El dispositivo de separación del tráfico "En el Sound", situado al norte en el paso angosto del Sound, ha sido adoptado por la OMI y, por lo tanto, es aplicable la regla 10 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

### **6.3 Dispositivo de separación del tráfico "A la altura de Falsterbo"**

Se aplican el dispositivo de separación "A la altura de Falsterbo", situado en la parte sur del Sound, adoptado por la OMI y, por lo tanto, la regla 10 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

### **6.4 Recomendación de la OMI sobre la navegación en los pasos de entrada al mar Báltico – El Sound**

En la sección 1.9 de la circular de la OMI SN.1/Circ.263 y en la parte C de la Organización del tráfico marítimo (publicación de la OMI), relativas a la Modificación de la Recomendación sobre la navegación en los pasos de entrada al mar Báltico, adoptada por el MSC 83 en octubre de 2007, se recomienda para el Sound que los petroleros con carga cuyo calado sea igual o superior a 7 metros, los buques tanque quimiqueros con carga y los buques gaseros con carga, sean cuales fueren sus dimensiones, así como los buques que transporten un cargamento de combustible nuclear irradiado, plutonio o desechos de alta actividad (materiales del Código CNI), cuando naveguen en la parte del Sound delimitada por una línea que une el faro de Svinbåndan y el puerto de Hornbæk y por una línea que une el puerto de Skanör y Aflandshage, deberían utilizar los servicios de practicaje establecidos por los Gobiernos de Dinamarca y Suecia.

### **6.5 Practicaje obligatorio**

Los puertos situados dentro de la zona del SOUNDREP están comprendidos en las disposiciones sobre practicaje obligatorio respecto de ciertos buques cuyo origen o destino son puertos daneses o suecos.

### **6.6 Obra muerta que supere los 35 metros de altura**

6.6.1 El canal de Drogden, que es navegable, está situado junto a un importante aeropuerto. Con objeto de garantizar la seguridad de la navegación en el canal dragado de Drogden y reducir el riesgo de abordaje entre una aeronave que preste servicio en el aeropuerto y un buque u otro equipo flotante, se ha establecido una obligación de notificación. En el apéndice 3, designador U, figuran pormenores adicionales.

6.6.2 El procedimiento de seguridad que se ha establecido es el siguiente: en el caso de todos los buques, incluidos los buques con un remolque, cuya obra muerta supere los 35 metros de altura, el STM del Sound notificará al control del tráfico aéreo la altura máxima de la obra muerta del buque o del equipo flotante. La notificación se realizará al menos 30 minutos antes de la hora (UTC) en que se espera que el buque pase por:

- |    |   |                                |
|----|---|--------------------------------|
| .1 | el faro de Nordre Røse, en la situación | 55°38',17 N<br>012°41',21 E; y |
| .2 | la boya luminosa nº 9, en la situación  | 55°36',15 N<br>012°41',79 E.   |

6.6.3 El STM del Sound transmitirá la información al control del tráfico aéreo.

## **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 Malmö (Suecia).

7.1.2 El STM comprende varios lugares donde se encuentran los sensores a distancia. Desde esos lugares se vigila la zona del SOUNDREP utilizando una combinación de aparatos de radar y SIA. Una red integrada de 10 sistemas de radar con SIA integrado facilita la vigilancia de la zona.

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

7.1.4 El equipo de registro almacena automáticamente información de todas las derrotas, pudiendo volver a examinarse esa información. En caso de sucesos, el STM del Sound 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.

7.1.5 Los operadores que manejan la información tienen a su disposición una base de datos integrada.

### **7.2 Radares y otros sensores**

La información necesaria para evaluar las actividades del tráfico dentro de la zona de operaciones del SOUNDREP se compila por conducto de sensores teledirigidos que comprenden:

- .1 sensores de nivel del agua y de corrientes en Drogden y Flintrännan;
- .2 sistemas radáricos de gran resolución; y
- .3 sistemas de comunicaciones en ondas métricas, incluida la LSD (véase el apéndice 2).

### **7.3 Equipo de radiocomunicaciones**

Duplicación del sistema de ondas métricas con los medios necesarios para la LSD (véase el apéndice 2).

### **7.4 Instalaciones del SIA**

El STM del Sound está conectado a la red nacional del SIA basada en tierra de Dinamarca y Suecia y puede recibir continuamente las transmisiones enviadas por buques equipados con respondedores para obtener información sobre su identidad y situación. Dicha información aparece como parte del sistema del STM y cubre la zona de notificación para buques.

### **7.5 Competencia y formación del personal**

7.5.1 En el centro del STM trabaja personal con formación y experiencia de oficiales encargados de la guardia de navegación, de conformidad con las prescripciones nacionales e internacionales.



7.5.2 La formación del personal satisfará las normas recomendadas por la OMI en la circular MSC/Circ.1065: "Normas de la AISM para la formación y la titulación del personal de los servicios de tráfico marítimo (STM)" (2ª edición).

7.5.3 Se lleva a cabo periódicamente formación de repaso.

## **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 sistemas suficiente para tolerar los fallos normales del equipo.

8.2 Si fallase el sistema de radiocomunicaciones del centro del STM, será posible mantener las comunicaciones mediante un equipo de reserva de ondas métricas. Si fallase el sistema radárico u otro equipo esencial, se facilitará información sobre la reducción de la capacidad operativa a través del STM del Sound o en forma de radioavisos náuticos de ámbito nacional.

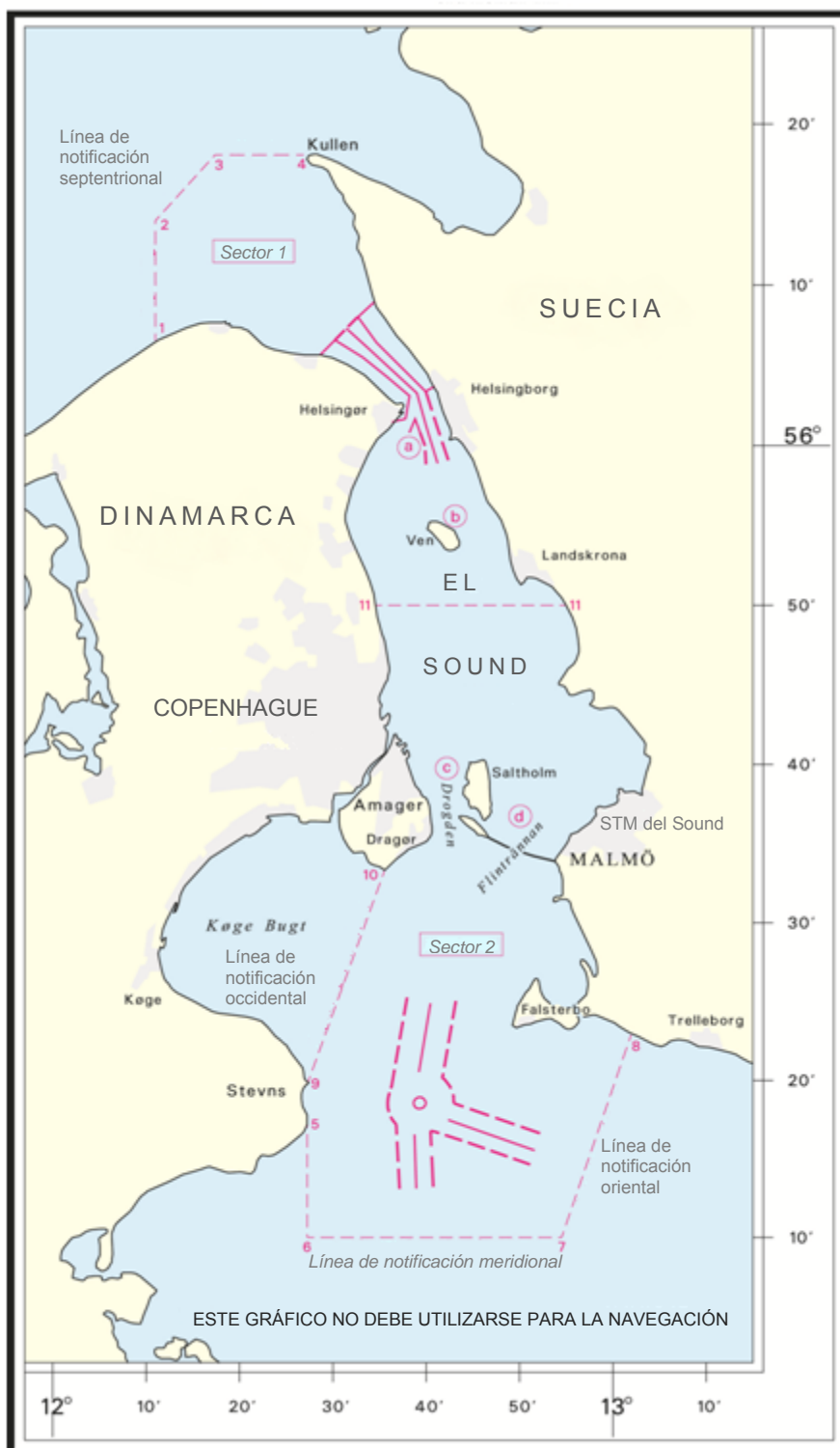
## **9 MEDIDAS EN CASO DE QUE UN BUQUE NO CUMPLA LAS PRESCRIPCIONES DEL SISTEMA**

9.1 El objetivo de la autoridad encargada del STM es facilitar el intercambio de información entre el tráfico marítimo 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 Se hará todo lo posible para alentar y promover la participación plena de los buques que deben efectuar notificaciones de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS. Si no se remiten las notificaciones y es posible identificar sin ningún género de dudas al buque infractor, la información se pasará a las autoridades pertinentes del Estado de abanderamiento, de forma que éstas puedan realizar las investigaciones necesarias y proceder a un posible enjuiciamiento, de conformidad con la legislación nacional. La información también se hará llegar a los encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto.

## APÉNDICE 1

### ZONA DE OPERACIONES DEL SOUNDREP



## APÉNDICE 2

### INFORMACIÓN DE CONTACTO Y CANALES DE ONDAS MÉTRICAS ASIGNADOS A LOS SECTORES DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN EL SOUND ENTRE DINAMARCA Y SUECIA" (SOUNDREP)

<b>SOUNDREP, distintivo de llamada:</b>	<b>"Sound Traffic"</b>
---	------------------------

<b>Canales de VHF</b>	<b>Uso operativo</b>
Canal 73 de VHF	STM del Sound – Sector 1 norte
Canal 71 de VHF	STM del Sound – Sector 2 sur
Canal 79 de VHF	STM del Sound – Transmisión 1, asistencia individual
Canal 68 de VHF	STM del Sound – Transmisión 2, asistencia individual y canal de reserva

El STM del Sound que explota el SOUNDREP está situado en Malmö (Suecia):

#### Información de contacto 24 horas:

- 1) El STM del Sound mantiene una escucha continua en los canales 73, 71 y 16 de ondas métricas.
- 2) Teléfono del oficial de servicio: +46 40 20 43 17  
+46 40 20 43 34
- 3) Facsímil: +46 40 20 43 45
- 4) Correo electrónico: [contact@soundvts.org](mailto:contact@soundvts.org)

#### Dirección:

Sound VTS  
Hans Michelsensgata 9  
Box 855  
S - 201 80 Malmö  
Suecia

### APÉNDICE 3

#### PREPARACIÓN DE NOTIFICACIONES PARA EL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN EL SOUND ENTRE DINAMARCA Y SUECIA" (SOUNDREP)

Designador	SIA	Función	Información requerida
A	Sí, y VHF	Buque	Nombre del buque (ondas métricas); distintivo de llamada y, si se dispone de ellos, número de identificación IMO y número ISMM (SIA)
B	Sí	Fecha y hora del suceso	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
I	Sí	Destino y hora estimada de llegada (ETA)	El nombre del próximo puerto de escala en UN LOCODE. Para más información véase la circular de la OMI SN/Circ.244 y <a href="http://www.unece.org/cefact/locode/service/main.htm">www.unece.org/cefact/locode/service/main.htm</a> . Grupo indicador de la fecha y la hora como en B
L	No	Información relativa a la derrota	<p>Una breve descripción de la derrota proyectada por el capitán. Los buques que naveguen por el Sound tienen la posibilidad de decidir derrotas por las siguientes zonas (véase el apéndice 1):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>banco de Disken</li> <li>isla de Ven</li> <li>canal de Drogden</li> <li>canal de Flintrännen</li> </ol> <p>La información relativa a la derrota debería presentarse codificada mediante los siguientes designadores locales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DW – Disken, oeste de</li> <li>• DE – Disken, este de</li> <li>• VW – Ven, oeste de</li> <li>• VE – Ven, este de</li> <li>• D – Drogden</li> <li>• F – Flintrännen</li> </ul> <p>Véanse los ejemplos presentados <i>infra</i>.</p>

Designador	SIA	Función	Información requerida
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 cantidad y clase OMI de mercancías peligrosas, si procede (véase 3.4.1, nota c)
Q	VHF	Defectos y deficiencias u otras limitaciones	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	No	Representante y/o propietario del buque	Dirección y señas en las que puede obtenerse información pormenorizada sobre la carga
U	VHF	Dimensiones del buque	Información sobre la <u>altura máxima de la obra muerta cuando supere los 35 metros</u> , que se exige a todos los buques, incluidos los buques que lleven remolque u otro equipo flotante. Dicha información se facilitará por transmisión telefónica al entrar en la zona del SOUNDREP, aunque la información se facilite también, por ejemplo, a través del SIA. Los pormenores se recogen en el párrafo 6.6
W	Sí	Número total de personas a bordo	Indicar el número
X	No	Varios	Tipo y cantidad estimada de combustible líquido en el caso de buques de arqueo bruto igual o superior a 1 000

### Ejemplos de derrotas indicadas en el designador L

*Un buque que se dirige hacia el norte desde el puerto de Malmö y que tiene previsto navegar por el este de Ven, hacia el DST En el Sound (el formato UN LOCOTE para el puerto de Malmö es SE MMA):*

L: SE MMA, VE

*Un buque que se dirige hacia el sur en tránsito y que tiene previsto navegar por el DST En el Sound, al este de Disken, al oeste de Ven, en el canal de Drogden y el DST A la altura de Falsterbo:*

L: DE, VW, D

\*\*\*