

ANEXO 19

**RESOLUCIÓN MSC.300(87)
(adoptada el 17 de mayo de 2010)**

**ADOPCIÓN DE MODIFICACIONES AL ACTUAL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN
OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR" (GIBREP)**

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 (SOLAS), relativa a la adopción por la Organización de sistemas de notificación para buques,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.858(20) mediante la cual se autoriza al Comité a que ejerza 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),

TENIENDO EN CUENTA ASIMISMO que, además del actual servicio de tráfico marítimo (STM) en funcionamiento en Tarifa, ha entrado también en funcionamiento, el 4 de enero de 2010, el servicio de tráfico marítimo de Tánger recientemente establecido,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 55º periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, las modificaciones al actual sistema de notificación obligatoria para buques "En el estrecho de Gibraltar" (GIBREP) que figuran en el anexo;
2. DECIDE que dichas modificaciones al actual sistema de notificación obligatoria para buques "En el estrecho de Gibraltar" (GIBREP) entrarán en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de diciembre de 2010;
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

MODIFICACIONES AL ACTUAL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR"

1 CATEGORÍAS DE BUQUES OBLIGADOS A PARTICIPAR EN EL SISTEMA

1.1 Están obligados a participar en el sistema de notificación los buques de las categorías generales siguientes:

- .1 todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 300;
- .2 todos los buques, independientemente de su arqueo bruto, que transporten cargas potencialmente peligrosas y/o contaminantes, según se definen en el párrafo 1.4 de las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques (resolución MSC.43(64));
- .3 los buques dedicados a remolcar o empujar otro buque, independientemente de su arqueo bruto;
- .4 todo buque de arqueo bruto inferior a 300 que se encuentre en la vía de circulación o zona de separación apropiada dedicado a la pesca; y
- .5 todo buque de arqueo bruto inferior a 300 que se encuentre en la zona de separación apropiada en una emergencia para evitar un peligro inmediato.

Exención

1.2 Teniendo en cuenta que los transbordadores que cruzan regularmente el estrecho, entre ellos naves de gran velocidad de pasaje, generalmente se ajustan a horarios publicados, cabe establecer acuerdos especiales sobre notificación con dichos transbordadores con carácter individual, que estarán sujetos a la aprobación tanto de TARIFA TRAFFIC como de TANGIER TRAFFIC.

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

2.1 El sistema de notificación abarcará la zona (véase el apéndice) situada entre las longitudes 005°58',00 W y 005°15',00 W. Esta zona comprende el dispositivo de separación del tráfico modificado "En el estrecho de Gibraltar" (circular COLREG.2/Circ.58 de la OMI).

2.2 Las cartas de referencia que abarcarán toda la zona de cobertura del sistema son la carta española N° 105 del Instituto Hidrográfico de la Marina, la carta francesa N° 7042 (INT 3150) del Servicio hidrográfico y oceanográfico de la Marina de Francia (SHOM), y la carta del Almirantazgo Británico N° 142.

3 FORMATO Y CONTENIDO DE LAS NOTIFICACIONES, HORA Y SITUACIÓN GEOGRÁFICA EN QUE SE HAN DE EFECTUAR, AUTORIDAD A LA QUE SE DEBEN ENVIAR Y SERVICIOS DISPONIBLES

La notificación del buque, con el título abreviado "GIBREP", se enviará a los centros de notificación para buques situados en TARIFA y TÁNGER. La notificación se hará mediante transmisiones telefónicas en ondas métricas.

3.1 Formato

3.1.1 La información solicitada a los buques se debería ajustar al formato de notificación normalizado que figura en el párrafo 2 del apéndice de la resolución A.851(20).

3.1.2 Por razones de confidencialidad comercial, un buque puede decidir comunicar la sección de la notificación GIBREP ENTRY que proporciona información sobre la carga (línea P) utilizando medios no verbales antes de entrar en el sistema.

3.2 Contenido

La notificación de un buque al STM debería contener únicamente la información esencial para cumplir los objetivos del sistema:

- | | | |
|-------|---|---|
| A | – | Nombre del buque, distintivo de llamada, número IMO de identificación; |
| B | – | Fecha y hora de la notificación; |
| C o D | – | Situación en latitud y longitud o demora verdadera y distancia desde un punto claramente identificado; |
| E | – | Rumbo verdadero; |
| F | – | Velocidad en nudos; |
| G | – | Puerto de salida; |
| I | – | Puerto de destino y hora estimada de llegada; |
| P | – | Carga y cantidad si se transportan mercancías peligrosas, clasificación de la OMI y cantidad; |
| Q o R | – | Averías, daños y/o deficiencias que afecten a la estructura, la carga o el equipo del buque, o cualquier otra circunstancia que afecte a su navegación normal, de conformidad con las disposiciones de los convenios pertinentes de la OMI. |
| T | – | Dirección para facilitar información relativa a cargas de mercancías peligrosas; |
| W | – | Número total de personas a bordo; |
| X | – | Varios: <ul style="list-style-type: none">– Características y cantidad estimada de fueloil llevado como combustible en el caso de buques que llevan más de 5 000 toneladas de fueloil;– Condiciones de navegación. |

Nota: Cuando se reciba un mensaje con la situación, los operadores del STM establecerán la relación entre la situación del buque y la información facilitada por los medios de que dispongan. La información sobre el rumbo y la velocidad ayudará al operador del STM a identificar al buque dentro de un grupo.

3.3 Situación geográfica en que se han de efectuar las notificaciones

3.3.1 Los buques que se dirijan hacia el oeste deberían efectuar las notificaciones a TARIFA TRAFFIC en la costa española al cruzar el meridiano 005°15',00 W (véase el apéndice).

3.3.2 Los buques que se dirijan hacia el este deberían efectuar las notificaciones a TANGIER TRAFFIC en la costa marroquí al cruzar el meridiano 005°58',00 W (véase el apéndice).

3.3.3 Las notificaciones se deberían efectuar a la más próxima de las dos estaciones costeras al salir de los límites de un puerto o un fondeadero dentro de la zona de cobertura, excepto los buques que salgan de puertos de Tánger Med y de sus zonas de fondeo, que deberían efectuar las notificaciones a TANGIER TRAFFIC (véase el apéndice).

3.3.4 Se efectuarán notificaciones adicionales a la estación costera correspondiente cada vez que cambien las circunstancias relativas a la navegación, en particular en relación con los puntos Q y R del formato de notificación que se indica en la sección 3.2.

3.4 Autoridad

Las autoridades en tierra son:

- .1 el Centro coordinador de salvamento marítimo, MRCC TARIFA (distintivo de llamada: TARIFA TRAFFIC), que depende de la Sociedad estatal de salvamento y seguridad marítima de España. La Sociedad, adscrita al Ministerio de Fomento, tiene encomendadas, entre otras responsabilidades, la prestación de servicios de búsqueda y salvamento marítimos, servicios de tráfico marítimo y de asistencia y la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino; y
- .2 el Centro de control del tráfico marítimo de Tánger, CSTM TÁNGER (distintivo de llamada TANGIER TRAFFIC), que depende de la Dirección de la Marina Mercante de Marruecos. La Dirección, adscrita al Ministerio de Equipo y Transportes, tiene encomendadas, entre otras responsabilidades, en colaboración con órganos estatales que prestan servicios relativos a la búsqueda y salvamento marítimos (SAR), la prestación de servicios de tráfico marítimo y asistencia y la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino.

3.5 Servicios prestados

3.5.1 Tanto el Centro de TARIFA como el de TÁNGER vigilan la navegación en el DST del estrecho de Gibraltar mediante radar y SIA.

3.5.2 Cada uno de ellos transmite información regularmente sobre las condiciones meteorológicas y de navegación, a las horas y frecuencias que se indican a continuación:

Estación	Frecuencia	Horas de transmisión (U.T.C.)
Tarifa (Distintivo de llamada: TARIFA TRAFFIC)	Canal 10 de ondas métricas	00 15; 04 15; 08 15; 12 15; 16 15; 20 15
Tánger (Distintivo de llamada: TANGIER TRAFFIC)	Canal 69 de ondas métricas	02 15; 06 15; 10 15; 14 15; 18 15; 22 15

3.5.3 Las transmisiones de información serán precedidas por un aviso en el canal 16 en ondas métricas y concluirán en ambas estaciones con un recordatorio de la hora de la siguiente transmisión y la frecuencia en ondas métricas en que se efectuará.

3.5.4 Cuando se considere necesario, en cualquier momento podrán transmitirse avisos de peligros para la navegación comunicados a cualquiera de los centros.

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

Además de la información general arriba indicada, TARIFA TRAFFIC y TANGIER TRAFFIC podrían proporcionar al buque de que se trate información sobre su situación, rumbo y velocidad o la identificación del tráfico en sus proximidades que se haya comunicado al centro en cuestión. El buque debería solicitar esta información adicional.

5 EQUIPO DE RADIOCOMUNICACIONES REQUERIDO PARA EL SISTEMA, FRECUENCIAS EN QUE SE DEBEN TRANSMITIR LAS NOTIFICACIONES E INFORMACIÓN QUE SE HA DE NOTIFICAR

El equipo de radiocomunicaciones requerido para el sistema es el definido en el SMSSM para las zonas marítimas A1 y A2:

- .1 Las notificaciones de los buques podrán realizarse por vía telefónica en ondas métricas utilizando:
 - .1 el canal 10 para transmitir las notificaciones a TARIFA TRAFFIC, y el canal 67 como opción complementaria; y
 - .2 el canal 69 para transmitir las notificaciones a TANGIER TRAFFIC, y el canal 68 como opción complementaria.
- .2 En circunstancias especiales, también podrá utilizarse la banda de ondas hectométricas para el intercambio de información entre el buque y el STM.
- .3 La información comercial de carácter confidencial se podrá transmitir utilizando los siguientes medios no telefónicos:

TARIFA TRAFFIC	
Facsímil:	+ 34 956 68 06 06
Correo electrónico:	tarifa@sasemar.es
Inmarsat télex:	422423126
TANGIER TRAFFIC	
Facsímil:	+ 212 539 93 45 71
Correo electrónico:	tangiervts@dmm.gov.ma
Inmarsat télex:	424241310
- .4 El idioma utilizado en las notificaciones del sistema será el inglés, empleándose las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas cuando sea necesario, o el español, francés o árabe, si procede.
- .5 Las comunicaciones relativas a notificaciones efectuadas de conformidad con las prescripciones de este sistema serán gratuitas.

6 REGLAMENTOS EN VIGOR EN LA ZONA DEL SISTEMA

6.1 El Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de Abordajes), enmendado, que es aplicable en toda la zona de cobertura del sistema.

6.2 El DST "En el estrecho de Gibraltar" modificado, aprobado por la OMI, por lo que será aplicable la regla 10 del Reglamento de abordajes.

7 INSTALACIONES EN TIERRA NECESARIAS PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

7.1 Tarifa Traffic

7.1.1 Tarifa Traffic cuenta con radar, equipos de comunicaciones en diferentes bandas y frecuencias, un radiogoniómetro de ondas métricas, un SIA y un LSD situados localmente y a distancia con el fin de proporcionar una cobertura adecuada de la zona.

7.1.2 El tráfico se vigila mediante un sistema de seguimiento que incorpora el SIA y el radiogoniómetro de ondas métricas. El seguimiento de los buques se registra constantemente y se puede puntear sobre papel.

7.1.3 El Centro Tarifa Traffic está dotado además de sistemas de tratamiento y de recuperación de datos, así como de sistemas de comunicación normales, por ejemplo terminales de teléfono, fax y correo electrónico.

7.1.4 En el canal 16 de ondas métricas y en los canales de servicio se mantiene una escucha continua directa.

7.2 Tangier Traffic

7.2.1 El STM de Tánger es un sistema integrado provisto de medios tales como radares, equipos de comunicaciones en diferentes bandas y frecuencias, un radiogoniómetro de ondas métricas, un AIS y un DSC situados localmente en Ras Parort y a distancia en Ras Cires con el fin de proporcionar una cobertura adecuada de la zona.

7.2.2 El sistema de TANGIER TRAFFIC permite la vigilancia simultánea de 1 000 derrotas, que se pueden registrar y guardar. Entre las funciones avanzadas figuran alarmas que señalan situaciones de riesgo, la identificación de derrotas que infringen las reglas del Reglamento de Abordajes, en particular la regla 10, y la vigilancia de buques fondeados. Todas las situaciones se pueden registrar, archivar y reproducir en pantalla o en forma impresa.

7.2.3 En el canal 16 de ondas métricas y en los canales de servicio se mantiene una escucha continua directa.

8 OTRAS COMUNICACIONES EN CASO DE AVERÍA DE LAS INSTALACIONES EN TIERRA

8.1 El sistema está concebido para evitar, siempre que sea posible, averías irre recuperables de los equipos que impidan mantener los servicios habituales;

8.2 Los equipos y fuentes de energía más importantes están duplicados y las instalaciones disponen de grupos electrógenos de emergencia, así como de unidades de alimentación ininterrumpida. Un grupo de mantenimiento, que presta servicio 24 horas al día, está preparado para subsanar, en lo posible, cualquier avería que pueda presentarse.

8.3 Si las operaciones se ven comprometidas en TARIFA TRAFFIC o en TANGIER TRAFFIC, el otro centro procurará suplir el servicio.

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

El sistema tiene como objetivo primordial facilitar el intercambio de información entre el buque y la costa, en aras de una navegación segura y de la protección del medio marino. Se hará todo lo posible por alentar y promover la participación plena de los buques que deben efectuar notificaciones de conformidad con 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 puedan 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.
