

**ANEXO 27**

**RESOLUCIÓN MSC.249(83)  
(adoptada el 8 de octubre de 2007)**

**ADOPCIÓN DE UN NUEVO SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA  
PARA BUQUES "EN LOS ACCESOS A LOS PUERTOS  
POLACOS DEL GOLFO DE GDAŃSK"**

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 para buques por la Organización,

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

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 formuladas por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 53º 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 los accesos a los puertos polacos del golfo de Gdańsk";
2. DECIDE que el sistema de notificación obligatoria para buques "En los accesos a los puertos polacos del golfo de Gdańsk (GDANREP)" entrará en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de mayo de 2008; y
3. PIDE al Secretario General que ponga la presente resolución y su anexo en conocimiento de los Gobiernos Miembros y de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974.

## ANEXO

### SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN LOS ACCESOS A LOS PUERTOS POLACOS DEL GOLFO DE GDAŃSK" (GDANREP)

Se establece un sistema de notificación para buques (GDANREP) en el golfo de Gdańsk, en las aguas territoriales e interiores de Polonia.

#### **1 Categorías de buques obligados a participar en el sistema**

- 1.1 Están obligados a participar en el sistema los buques de las categorías siguientes que naveguen hacia o desde puertos polacos o atraviesen la zona de notificación entre puertos polacos del golfo de Gdańsk, así como los buques que transiten por la zona:
- todos los buques de pasaje según se definen en el capítulo 1 del Convenio SOLAS de 1974, enmendado;
  - los buques de arqueo bruto igual o superior a 150;
  - todos los buques dedicados al remolque.

#### **2 Cobertura geográfica del sistema y número y edición de la carta de referencia utilizada para fijar los límites del sistema**

- 2.1 La zona de operaciones del sistema de notificación obligatoria para buques abarca las aguas territoriales e interiores de Polonia en el golfo de Gdańsk al sur del paralelo 54°45' N, entre la línea de notificación y el litoral polaco, tal como se indica en el gráfico adjunto en el apéndice 1.
- 2.2 La carta de referencia es la carta 151 de Polonia (INT 1291), publicada por el Servicio hidrográfico de la Armada polaca (edición de 2004). El dátum de la carta es el dátum del sistema geodésico mundial de 1984 (WGS 84).
- 2.3 A efectos del presente sistema, la línea de notificación es la que une las siguientes posiciones geográficas:

1)	54°45',000 N,	018°32',556 E
2)	54°45',000 N,	019°06',100 E
3)	54°36',200 N,	019°24',200 E
4)	54°27',490 N,	019°38',300 E

- 2.4 A efectos del presente sistema, los puntos de notificación se encuentran en las siguientes posiciones geográficas:

5)	54°35',577 N,	018°52',823 E
6)	54°35',232 N,	018°53',764 E
8)	54°36',763 N,	019°04',674 E
9)	54°36',656 N,	019°07',510 E
10)	54°31',700 N,	018°40',700 E
11)	54°28',100 N,	018°42',900 E
12)	54°25',300 N,	018°54',800 E

### **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**

Las notificaciones deben realizarse mediante transmisión telefónica en VHF. Es posible que, por razones de confidencialidad comercial, un buque decida comunicar por medios no verbales, de conformidad con los reglamentos nacionales pertinentes, la sección de la notificación que contenga información sobre la carga antes de entrar en la zona de notificación.

#### *3.1 Formato*

Los designadores que deben utilizarse en la zona GDANREP se basan en el formato tipo que se indica en el párrafo 2 del apéndice de la resolución A.851(20).

Identificador del sistema: GDANREP (SP)(PR)(FR)

#### *3.2 Contenido*

La notificación completa que envíen los buques a la autoridad en tierra por telefonía contendrá la siguiente información.

##### *3.2.1 Plan de navegación (SP)*

- A Nombre del buque, distintivo de llamada, número IMO (si procede), número ISMM, pabellón
- C o D Situación (expresada en latitud y longitud, o en demora y distancia a una marca terrestre)
- E y F Rumbo y velocidad del buque
- G Nombre del último puerto de escala
- I Destino, ETA y ETD
- O Calado máximo actual
- P Carga y, en el caso de que haya mercancías peligrosas o contaminantes a bordo, cantidad y números ONU y clases de riesgo de la OMI o categoría de la contaminación, si procede
- Q o R Defectos, averías, deficiencias u otras limitaciones (los buques que remolquen deben indicar la longitud del remolque y el nombre del objeto remolcado) o cualesquiera otras circunstancias que condicionen su navegación normal, de conformidad con las disposiciones de los Convenios SOLAS y MARPOL
- T Datos del agente o propietario del buque
- W Número total de personas a bordo
- X Observaciones varias, por ejemplo, cantidad y tipo de hidrocarburos para combustible si el buque lleva más de 5 000 toneladas, estado de la navegación

##### *3.2.2 Notificación de la situación (PR)*

- A Nombre del buque, distintivo de llamada, número IMO (o ISMM para las notificaciones por respondedor)
- C o D Situación (expresada en latitud y longitud, o en demora y distancia a una marca terrestre)

### 3.2.3 Notificación final (FR)

A Nombre del buque, distintivo de llamada, número de identificación IMO (o ISMM para las notificaciones por respondedor)

C o D Situación (expresada en latitud y longitud, o en demora y distancia a una marca terrestre)

### 3.2.4 Otras notificaciones

Cuando se produzca en la zona del sistema de notificación para buques un suceso o accidente que pueda afectar a la seguridad del buque, la seguridad de la navegación o cualquier suceso que entrañe la contaminación, o la amenaza de contaminación, del medio marino, los buques deberán notificar inmediatamente a la autoridad en tierra el tipo de suceso, la hora y lugar en que ocurrió, la gravedad de la avería o de la contaminación, e indicar si se precisa ayuda. Los buques proporcionarán sin demora alguna cualquier otra información adicional relacionada con el suceso o accidente que la autoridad en tierra solicite y lo harán, cuando proceda, utilizando el tipo de formato de notificación detallada que se indica en el párrafo 3 del apéndice de la resolución A.851(20).

#### **Nota:**

Al recibir un mensaje con la situación de un buque, los operadores del sistema establecerán la relación existente entre la situación del buque y la información suministrada por el equipo de determinación de la situación del que dispongan. La información sobre el rumbo y la velocidad permitirá a los operadores identificar un buque en un grupo de buques.

Toda la información enviada por VHF, teléfono, radar, SIA y otra información pertinente se registrará y guardará durante 30 días.

### 3.3 *Horas y situaciones geográficas en que se han de efectuar las notificaciones*

Los buques participantes deberán notificar a las autoridades en tierra la información indicada en el párrafo 3.2 de acuerdo con el orden siguiente:

3.3.1 El buque transmitirá el plan de navegación (SP) al entrar en la zona del sistema de notificación para buques, cuando cruce la línea de notificación.

3.3.2 El buque transmitirá la notificación de la situación (PR) al pasar por los puntos de notificación.

3.3.3 El buque transmitirá la notificación final (FR) cuando salga finalmente de la zona del sistema de notificación para buques, al cruzar la línea de notificación.

3.3.4 En el caso de que se produzcan los sucesos o accidentes descritos en el párrafo 3.2.4, los buques transmitirán inmediatamente las otras notificaciones a la autoridad en tierra. Los buques proporcionarán cualquier otra información adicional relacionada con el suceso o accidente que la autoridad en tierra solicite.

### 3.4 *Autoridad a la que deben enviarse las notificaciones y servicios disponibles*

La autoridad en tierra es el Director de la oficina marítima de Gdynia (Polonia). Los buques que participen en el sistema transmitirán por radio las notificaciones al centro del STM del "golfo de Gdańsk". La autoridad supervisa el tráfico marítimo en la zona de notificación obligatoria para buques del golfo de Gdańsk utilizando el radar y el SIA. Esto no exime a los capitanes de los buques de su responsabilidad en lo que respecta a la navegación del buque.

## **4 Información que se ha de facilitar a los buques participantes y procedimientos que se han de seguir**

### 4.1 *Información facilitada*

4.1.1 La autoridad facilita información a los buques sobre aquellas situaciones urgentes y concretas que podrían provocar movimientos de tráfico incompatibles y otra información relativa a la seguridad de la navegación, por ejemplo:

- información sobre las condiciones meteorológicas, presencia de hielo, nivel del agua;
- información sobre las condiciones de navegación, incluidos los avisos náuticos (estado de las ayudas náuticas, presencia de otros buques y, si es necesario, su situación, etc.);
- derrota recomendada que se ha de seguir y situación de las zonas provisionalmente cerradas a la navegación.

4.1.2 La estación del centro del STM del "golfo de Gdańsk" transmite la información en el canal de servicio o en el canal de reserva, después del anuncio correspondiente en el canal de servicio en forma de boletines ordinarios o cuando sea necesario o así se solicite. Las horas previstas de los boletines meteorológicos ordinarios y de las emisiones de los avisos náuticos se indican en las publicaciones náuticas pertinentes.

4.1.3 Los buques participantes mantendrán la escucha directa en el canal de servicio designado del STM.

4.1.4 Las emisiones informativas irán precedidas de una transmisión por el canal 16 de VHF en la que se anunciará el canal por el que se efectuarán. Todos los buques que naveguen por la zona deberán escuchar la transmisión anunciada.

4.1.5 En caso necesario, puede enviarse información concreta a un buque por el canal de servicio, sobre todo en relación con la determinación de la situación y la asistencia a la navegación, o con las condiciones de la zona. Si un buque necesita fondear debido a una avería o emergencia, el operador puede recomendar un fondeadero adecuado en la zona.

### 4.2 *Organización del tráfico con presencia de hielo en invierno*

Si la presencia de hielo es importante, los dispositivos de separación del tráfico pueden declararse inválidos. Se informará a los navegantes de dicha invalidación mediante avisos a los navegantes y emisiones en VHF procedentes del centro del STM. Los buques que envíen

notificaciones al centro recibirán información sobre la derrota recomendada que han de llevar a través del hielo, y/o se les pedirá que se pongan en contacto con el coordinador del rompehielos de la región en cuestión para recibir nuevas instrucciones.

#### 4.3 *Desviaciones*

Si un buque que participa en el sistema de notificación obligatoria para buques no aparece en la pantalla del radar ni establece comunicación con la autoridad, o si se notifica una emergencia, recae sobre el MRCC de la zona la responsabilidad de iniciar la búsqueda del buque de conformidad con las reglas estipuladas para el servicio de búsqueda y salvamento, así como la de coordinar la intervención de otros buques participantes de cuya presencia en dicha zona concreta se tenga conocimiento.

### **5 Métodos de radiocomunicaciones requeridos para el sistema, frecuencias en que se han de transmitir las notificaciones e información que éstas deben contener**

5.1 El equipo de radiocomunicaciones que requiere el sistema es el definido en el SMSSM para la zona marítima A1.

5.2 Las notificaciones se enviarán por telefonía, mediante un equipo radioeléctrico de VHF, utilizando el canal de servicio principal del STM.

5.3 Cuando se efectúen notificaciones, podrá omitirse el identificador del sistema GDANREP.

5.4 El distintivo de llamada del centro del STM del "golfo de Gdańsk" es "VTS Zatoka".

5.5 Los canales de servicio en VHF del centro del STM del "golfo de Gdańsk" son:

Principal	canal 71	información de llamada y notificación breve
Reserva	canal 66	tal como designe el STM
Otro	canal 16	llamada y socorro

5.6 Los buques deben mantener un servicio de escucha permanente en la zona en el canal de servicio del STM, así como notificar y adoptar cualquier medida exigida por las autoridades marítimas para reducir los riesgos.

5.7 La información confidencial podrá transmitirse por otros medios, incluidos los electrónicos, de conformidad con los reglamentos nacionales pertinentes.

5.8 El idioma utilizado para las comunicaciones será el inglés o el polaco, y, cuando sea necesario, se utilizarán las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

### **6 Reglamentación vigente en la zona de cobertura del sistema**

#### 6.1 *Reglamento de Abordajes*

El Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado, es aplicable en toda la zona de notificación.

## 6.2 *Dispositivos de separación del tráfico*

Los dispositivos de separación del tráfico del golfo de Gdańsk han sido adoptados por la OMI y les es aplicable la regla 10 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

## 6.3 *Practicaje*

El practicaje es obligatorio en las aguas nacionales con arreglo a la legislación nacional.

## 6.4 *Reglamentos nacionales*

En las aguas interiores de Polonia están vigentes los reglamentos locales pertinentes, incluidos los reglamentos portuarios, promulgados bajo la autoridad del Director de la Oficina marítima de Gdynia, y dichos reglamentos se incluyen en las publicaciones náuticas.

## 6.5 *Cargas peligrosas y contaminantes*

Los buques que transporten cargas peligrosas o contaminantes y cuyo puerto de origen o destino esté situado dentro de la zona de notificación para buques deberán cumplir las reglas internacionales y nacionales. El sistema de notificación para buques no exime a los capitanes de los buques de su responsabilidad de entregar las notificaciones e información obligatorias en cada país a las otras autoridades que sean pertinentes. La autoridad vigila las descargas de hidrocarburos y de desechos generados por los buques. Los buques que contaminen en la zona podrán ser objeto de acciones judiciales y de multas.

## **7 Instalaciones en tierra de apoyo para el funcionamiento del sistema**

7.1 El STM del "golfo de Gdańsk" está provisto de sistemas de radar, comunicaciones en VHF, VHF-DX, instalaciones del sistema de identificación automática (SIA), sensores hidrometeorológicos y un sistema de tratamiento y recuperación de la información. Sus funciones consisten en recopilar y evaluar datos, proporcionar información, facilitar asistencia náutica y suministrar información sobre seguridad marítima a los servicios conexos.

7.2 El centro del STM mantiene una guardia las 24 horas del día y dispone de dos operadores en todo momento. El centro del STM cuenta con personal formado de conformidad con las recomendaciones nacionales e internacionales.

7.3 El centro del STM comparte la imagen del tráfico y los datos de notificación para buques con el MRCC de Gdynia y otros servicios conexos.

## **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**

El sistema está proyectado con una duplicación de sistemas suficiente para tolerar los fallos normales del equipo y cuenta con numerosos receptores en cada canal. Si un centro del STM sufre una avería grave y se desconecta del sistema hasta su reparación, podría ser sustituido por uno de los servicios de supervisión del tráfico de la capitania que utilice también la imagen del tráfico y los datos de notificación del STM y cuyo funcionamiento corra a cargo de la autoridad en tierra.

## **9 Descripción de los planes para responder a una emergencia que represente un riesgo para la seguridad de la vida en el mar o amenace el medio marino**

### *9.1 Plan SAR*

El plan SAR nacional establece el MRCC en Gdynia, que es el centro responsable en el caso de que se produzca una emergencia que represente un riesgo para la seguridad de la vida en el mar y que debe encargarse del despliegue de las unidades SAR en la zona de notificación.

### *9.2 Plan nacional de emergencia*

El Director de la oficina marítima de Gdynia es la autoridad responsable de la prevención y el control de la contaminación ocasionada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales en las aguas de la zona de notificación. Dada la magnitud de los daños que pueden causar los derrames de hidrocarburos, hay un plan nacional de emergencia para luchar contra estos últimos, en el que cooperan diversas autoridades y que está coordinado por del MRCC.

## **10 Medidas en caso de que un buque no cumpla las prescripciones del sistema**

10.1 El sistema tiene como objetivo primordial mejorar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino mediante el intercambio de información entre el buque y tierra. Se emplearán todos los medios 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.

10.2 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 y se emprenderá al mismo tiempo una investigación con miras a la adopción de posibles medidas judiciales de conformidad con la legislación nacional.

\*\*\*