

ANEXO 22

RESOLUCIÓN MSC.230(82)
(adoptada el 5 de diciembre de 2006)

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

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 la desempeñe el Comité en nombre de la Organización,

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

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones del Subcomité de Seguridad de la Navegación, en su 52º periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, las modificaciones al sistema de notificación obligatoria para buques existente "En la zona de tráfico del Gran Belt, que figura en el anexo de la presente resolución";
2. DECIDE que las citadas modificaciones al sistema de notificación obligatoria para buques existente "En la zona de tráfico del Storebælt (Gran Belt) (BELTREP)" entrarán en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de julio de 2007;
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 LA ZONA DE TRÁFICO DEL STOREBÆLT (GRAN BELT) (BELTREP)"

1 CATEGORÍAS DE BUQUES OBLIGADOS A PARTICIPAR EN EL SISTEMA

1.1 Buques que están obligados a participar en el sistema de notificación para buques:

1.1.1 buques cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 50; y

1.1.2 todos los buques cuya obra muerta mida 15 m de altura o más.

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 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), como se muestra en el gráfico que figura en el apéndice 1. La zona incluye los sistemas de organización del tráfico en la zona del Storebælt (Gran Belt) y en Hatter Barn.

2.1.1 Límites septentrionales

Fyn:	55°36',00 N,	010°38',00 E (Korshavn)
Samsø:	55°47',00 N,	010°38',00 E (costa oriental de Samsø)
	56°00',00 N,	010°56',00 E (en el mar cerca de Marthe Flak)
Sjælland:	56°00',00 N,	011°17',00 E (Sjællands Odde)

2.1.2 Límites meridionales

Stignæs:	55°12',00 N,	011°15',40 E (pantalán de petróleo de la empresa Gulf)
Omø:	55°08',40 N,	011°09',00 E (Ørespids, Omø)
	55°05',00 N,	011°09',00 E (en el mar, al sur de Ørespids)
Langeland E:	55°05',00 N,	010°56',10 E (Snøde Øre)
Langeland W:	55°00',00 N,	010°48',70 E (al sur de Korsebølle Rev)
Thurø Rev:	55°01',20 N,	010°44',00 E (boya luminosa de Thurø Rev)

2.1.3 La zona se divide en dos sectores en la latitud 55°35',00 N; cada sector tiene un canal de ondas métricas asignado, como se indica en el apéndice 2.

2.2 Las cartas de referencia que incluyen las zonas de operaciones del BELTREP son las cartas danesas N° 112 (11ª edición, 2005), 128 (8ª edición, 2005), 141 (18ª edición, 2006), 142 (15ª edición, 2006), 143 (16ª edición, 2005) y 160 (6ª edición, 2006) (Dátum: sistema geodésico mundial de 1984, WGS 84), que facilitan cobertura a gran escala de la zona del STM.

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 Las notificaciones a la autoridad encargada del STM se efectuarán mediante telefonía en ondas métricas. No obstante, los buques que vayan equipados con un SIA (sistema de identificación automática) pueden satisfacer ciertas prescripciones de notificación del sistema utilizando un SIA aprobado por la Organización.

3.2 Un buque debe efectuar una notificación completa cuando entre en la zona de notificación obligatoria para buques. La notificación completa podrá presentarse por telefonía o por medios no verbales. Es posible que, por razones de confidencialidad comercial, un buque decida comunicar por medios no verbales la sección de la notificación que contenga información sobre el próximo puerto de escala, antes de entrar en la zona de notificación para buques.

3.3 Formato

3.3.1 La notificación 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

3.4.1 La notificación completa de un buque a la autoridad encargada del STM efectuada por telefonía o por medios no verbales contendrá la siguiente información:

- A Nombre del buque, distintivo de llamada y número de identificación IMO (si se dispone de él)
- C Situación expresada en latitud y longitud
- I Próximo puerto de escala
- L Información sobre la derrota proyectada a través de la zona del Storebælt (Gran Belt)
- O Calado máximo actual
- Q Defectos y deficiencias
- U Peso muerto y altura de la obra muerta

3.4.2 La notificación breve que envíe el buque a la autoridad encargada del STM por telefonía contendrá la siguiente información:

- A Nombre del buque, distintivo de llamada y número de identificación IMO (si se dispone de él)
- C Situación expresada en latitud y longitud

Nota: Al recibir una notificación, los operadores de la autoridad encargada del STM 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 la situación permitirá a los operadores identificar un buque. Se proporcionará al buque información sobre la corriente en determinadas partes de la zona del STM.

3.5 Situación geográfica en que se han de efectuar las notificaciones

3.5.1 Los buques que entren en la zona del STM presentarán una notificación completa cuando crucen las líneas mencionadas en los párrafos 2.1, 2.1.1 y 2.1.2 o al salir de un puerto que se encuentre dentro de la zona del STM.

3.5.2 Los buques que pasen la línea de notificación entre el sector 1 y el sector 2 en la latitud 55°35',00 N presentarán una notificación breve.

3.5.3 También se presentarán notificaciones siempre que se produzca un cambio en las circunstancias o el estado de la navegación y, más concretamente, en relación con el punto Q del formato de notificación.

3.6 Tráfico que cruza

3.6.1 Dado que en general los transbordadores que cruzan el Samsø Bælt procedentes de Århus, Ebeltoft y Samsø y en dirección a Odden y Kalundborg lo hacen con arreglo a un horario publicado, podrán adoptarse medidas especiales de notificación para cada buque.

3.7 Autoridad

3.7.1 La autoridad encargada del STM para el BELTREP es el STM del Gran Belt.

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

4.1 Se pide a los buques que mantengan un servicio de escucha permanente en la zona.

4.2 El BELTREP facilita información al tráfico marítimo sobre aquellas situaciones concretas y urgentes que podrían provocar movimientos de tráfico incompatibles, así como otra información relativa a la seguridad de la navegación, por ejemplo, datos meteorológicos, corrientes, presencia de hielo, nivel del agua, problemas de navegación u otros peligros.

4.2.1 La información de interés general para el tráfico marítimo que se encuentra en la zona se proporcionará previa solicitud o será radiada por el BELTREP en el canal de ondas métricas especificado por el operador del STM. La transmisión irá precedida de un anuncio en el canal 16 de ondas métricas. Todos los buques que estén navegando en la zona deben escuchar la emisión anunciada.

4.2.2 Si es necesario, el BELTREP puede proporcionar información individual a un buque, particularmente en relación con la situación o la asistencia a la navegación o las condiciones locales.

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 BELTREP puede recomendar lugares de fondeo y lugares de refugio en la zona del STM. Los lugares de fondeo están marcados en las cartas náuticas que abarcan la zona, como se ve en el gráfico del apéndice 1.

5 MÉTODOS DE COMUNICACIÓN REQUERIDOS PARA EL SISTEMA, FRECUENCIAS EN QUE SE HAN DE TRANSMITIR LAS NOTIFICACIONES E INFORMACIÓN QUE ÉSTAS DEBEN CONTENER

5.1 Las radiocomunicaciones requeridas para el sistema son las siguientes

5.1.1 Las notificaciones a la autoridad encargada del STM pueden realizarse por radiotelefonía de ondas métricas utilizando:

- en el sector 1: el canal 74
- en el sector 2: el canal 11

5.1.2 La información comercial de carácter confidencial podrá transmitirse por medios no verbales.

5.1.3 Las transmisiones del BELTREP y la asistencia individual a los buques se realizarán a través del canal 10 o en cualquier otro canal disponible asignado por el BELTREP.

5.2 El BELTREP lleva a cabo la vigilancia en los canales 10, 11, 74 y 16 de ondas métricas.

5.3 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.

6 REGLAMENTACIÓN VIGENTE EN LA ZONA DE COBERTURA DEL SISTEMA

6.1 Reglamento de Abordajes

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

6.2 Dispositivo de separación del tráfico "Entre Korsoer y Sprogø"

6.2.1 El dispositivo de separación del tráfico "Entre Korsoer y Sprogø", situado en el paso angosto del canal oriental, 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.

6.3 Dispositivo de separación del tráfico "En Hatter Barn"

6.3.1 El dispositivo de separación del tráfico "En Hatter Barn", situado 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.

6.3.2 La profundidad mínima en el dispositivo de separación del tráfico es de 15 metros a nivel medio del mar. Los buques con un calado superior a 13 metros utilizarán la derrota en aguas profundas que se encuentra al oeste del dispositivo de separación del tráfico.

6.4 Puentes del Gran Belt

6.4.1 Sólo se permite el paso por los vanos marcados del puente occidental a los buques de peso muerto inferior a 1 000 toneladas y cuya obra muerta mida menos de 18 metros.

6.4.2 Sólo se permite el paso por el dispositivo de separación del tráfico por debajo del puente oriental a los buques cuya obra muerta mida menos de 65 metros. En el dispositivo de separación del tráfico el límite de velocidad recomendado es de 20 nudos.

6.5 Resolución MSC.138(76) de la OMI

6.5.1 En la resolución MSC.138(76) de la OMI, titulada "Recomendación sobre la navegación en los pasos de entrada al mar Báltico", adoptada el 5 de diciembre de 2002, se recomienda que los buques cuyo calado sea igual o superior a 11 metros o los buques, independientemente de su tamaño o calado, que transporten un cargamento de combustible nuclear irradiado, plutonio o desechos de alta actividad (cargas de CNI) utilicen los servicios de practica localmente establecidos por los Estados ribereños.

6.6 Practicaje obligatorio

6.6.1 Los puertos situados dentro de la zona del BELTREP están comprendidos en 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 de control está situado en el centro regional 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, radiogoniometría, sistema de identificación automática (SIA) y sensores electroópticos. Una red integrada de siete sistemas de radar con SIA integrado 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 cinco 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, pudiendo volver a examinarse esa información. 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 los sensores telemandados de la zona del STM, los cuales comprenden:

- sistemas radáricos de gran resolución;
- sistemas de sensores infrarrojos;
- sistemas de televisión diurna;
- sistemas de comunicaciones en ondas métricas (VHF); y
- sistemas de radiogonometría.

7.3 Instalaciones de radiocomunicaciones

7.3.1 El equipo de radiocomunicaciones que hay en el centro de control comprende seis aparatos radioeléctricos de ondas métricas con los medios necesarios para la llamada selectiva digital (LSD). Los canales en ondas métricas utilizados son:

- Canal 74 canal de servicio
- Canal 11 canal de servicio
- Canal 10 canal de transmisión y canal de reserva

7.4 Instalaciones del SIA

7.4.1 El BELTREP está conectado a la red nacional del SIA basada en tierra y puede recibir continuamente las emisiones enviadas por buques equipados con respondedores para obtener información sobre su identificación y situación. Dicha información aparece 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 Código 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 estudios completos 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, será posible mantener las comunicaciones mediante un equipo de reserva de ondas métricas. A fin de mantener el funcionamiento del SMT para evitar abordajes en la zona del puente, el STM del Gran Belt tiene dos opciones, a saber, proporcionar dotación al centro de emergencia del STM en Sprogø o transferir la responsabilidad al buque de guardia del STM que se encuentra en todo momento situado en la zona de operaciones del BELTREP.

8.3 El centro de emergencia del STM dispone de radar, aparatos de radio en ondas métricas y cámaras de televisión en circuito cerrado.

8.4 El buque de guardia del STM está provisto de aparatos de ondas métricas y de radar que incorporan ayuda de punteo radar automática (APRA) y SIA. Además, está equipado con un SIVCE que presenta los blancos radáricos.

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

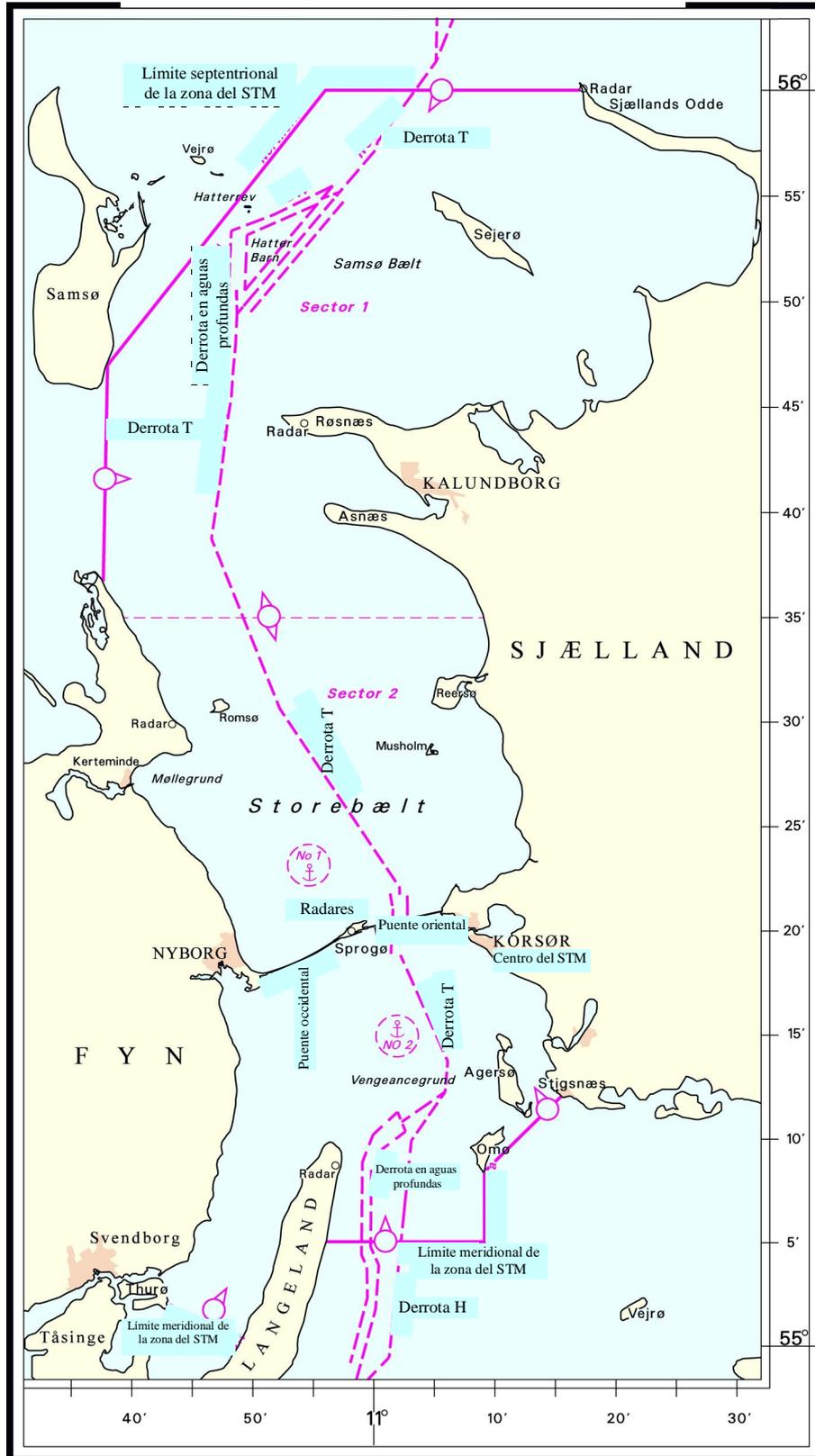
9.1 El objetivo de la autoridad encargada del STM es facilitar el intercambio de información entre el tráfico marítimo y la costa a fin de garantizar el tránsito seguro por los puentes, respaldar la seguridad de la navegación y proteger el medio marino.

9.2 La autoridad del STM tiene como objetivo prevenir las colisiones con los puentes que atraviesan el Storebælt (Gran Belt). Cuando parezca que un buque lleva rumbo de colisión con uno de los puentes, se enviará al buque de guardia del STM para que intente evitar esta colisión.

9.3 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 tipo de dudas el buque infractor, la información se remitirá 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. Esta información también se hará llegar a los inspectores encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto.

APÉNDICE 1

Zona de operaciones del BELTREP



APÉNDICE 2

CANALES DE ONDAS MÉTRICAS ASIGNADOS A LOS SECTORES DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES

EN LA ZONA DE TRÁFICO DEL STOREBÆLT (GRAN BELT) (BELTREP)

Sector	Canal de ondas métricas	Autoridad que recibe la notificación
Sector 1	Canal 74 de ondas métricas	STM del Gran Belt
Sector 2	Canal 11 de ondas métricas	STM del Gran Belt

APÉNDICE 3

PREPARACIÓN DE INFORMES TRANSMITIDOS POR MEDIOS RADIOELÉCTRICOS AL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN LA ZONA DE TRÁFICO DEL STOREBÆLT (GRAN BELT) (BELTREP)"

Designador	Función	Información requerida
A	Buque	Nombre del buque, distintivo de llamada y número de identificación IMO (si se dispone de él)
C	Situación	Un grupo de cuatro cifras para indicar la latitud en grados y minutos, con el sufijo N, y un grupo de cinco cifras para indicar la longitud en grados y minutos, con el sufijo E
I	Próximo puerto de escala	Nombre del puerto de destino previsto
L	Ruta	Una breve descripción de la derrota proyectada por el capitán (véase a continuación)
O	Calado	Un grupo de dos o tres cifras para indicar el calado máximo actual en metros (por ejemplo: 8,7 metros o 10,2 metros)
Q	Defectos y deficiencias	Indicación de los defectos y deficiencias que afectan al equipo del buque o cualquier otra circunstancia que afecta a la navegación y la maniobrabilidad normales
U	Toneladas de peso muerto y altura de la obra muerta	

Ejemplos de rutas dadas en el designador L

Ejemplo 1. Un buque que se dirige hacia el sur con un calado de 13,2 metros:

Derrota en aguas profundas en Hatter Barn

Derrota T

Derrota en aguas profundas a la altura de la costa oriental de Langeland

Ejemplo 2. Un buque que se dirige hacia el norte con un calado de 5,3 metros:

Derrota H

Derrota T en Agersø Flak

Dispositivo de separación del tráfico en Hatter Barn

Ejemplo 3. Un buque pequeño que se dirige hacia el sur:

Costera al este de Fyn

Puente occidental

Entre Fyn y Langeland
