

**ANEXO 23**

**RESOLUCIÓN MSC.161(78)  
(aprobada el 17 de mayo de 2004)**

**MODIFICACIONES DEL SISTEMA EXISTENTE DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA  
PARA BUQUES "EL ESTRECHO DE TORRES Y LA DERROTA INTERIOR  
DE LA GRAN BARRERA DE CORAL"**

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 (SOLAS), 1974, relativa a la adopción de sistemas de notificación para buques por parte de la Organización,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.858(20), en la que se autoriza al Comité a que desempeñe, en nombre de la Organización, la función de adoptar los sistemas de notificación para buques,

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

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones del Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 49º periodo de sesiones,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en la regla V/11 del Convenio SOLAS, las modificaciones del sistema existente de notificación obligatoria para buques "en la región del estrecho de Torres y la derrota interior de la Gran Barrera de Coral" (REEFREP) descritas en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE que las mencionadas modificaciones del sistema existente de notificación obligatoria para buques entrarán en vigor a las 00 00 horas UTC del 1 de diciembre de 2004;
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.

## ANEXO

### MODIFICACIONES DEL SISTEMA EXISTENTE DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA BUQUES "EN LA REGIÓN DEL ESTRECHO DE TORRES Y LA DERROTA INTERIOR DE LA GRAN BARRERA DE CORAL" (REEFREP)

#### **ENMIENDAS AL ANEXO 1 DE LA RESOLUCIÓN MSC.52(66)**

1 Añádase una nueva sección 9 y sustitúyanse las secciones 3, 4, 5 y 7 de la resolución MSC.52(66) por el siguiente texto nuevo, tal como se indica a continuación:

#### **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**

La notificación de los buques, que se conoce en su forma abreviada como informe "REEFREP", se remitirá al centro del STM REEFREP (REEFCENTRE) en Hay Point, Queensland. En el apéndice 2 figuran diversos ejemplos del formato y contenido de las notificaciones prescritas. El buque podrá, atendiendo a razones de confidencialidad comercial, y antes de entrar en el sistema, comunicar por medios no verbales la sección del informe REEFREP ENTRY referida al cargamento (línea P). Esto puede hacerse incluyendo la información relativa a la carga en el mensaje AUSREP del plan de navegación (SP).

##### **3.1 Notificaciones de entrada y salida**

Los buques deberán facilitar un informe REEFREP completo de la situación (PR) al menos dos horas antes de entrar en la zona REEFREP desde el mar o cuando abandonen un puerto de la mencionada zona.

Asimismo, cuando los buques emitan una notificación de entrada, se les alentará a que faciliten un plan de la travesía en la forma descrita más adelante. Se reconoce, sin embargo, que en dicha etapa de la travesía es poco probable que cuenten con un práctico a bordo que les permita facilitar un plan detallado de la misma.

Al abandonar definitivamente la zona REEFREP, o al entrar en un puerto de la zona, el sistema REEFREP asociará el requerido informe PR con el punto designado para la notificación, reconociéndolo automáticamente como mensaje de salida.

##### **3.2 Notificaciones del plan de la travesía**

Los buques deberán facilitar un plan de la travesía que contenga información tal como los pormenores del buque, los datos sobre el práctico o información acerca de la derrota o del punto de control de derrota en el intervalo de una hora con posterioridad a su entrada en la zona REEFREP. La presentación de planes de travesía precisos es fundamental para la difusión de información exacta sobre el tráfico marítimo y puede llevarse a cabo recurriendo a uno de los medios siguientes:

- .1 la designación de la derrota utilizando las cartas facilitadas por los prácticos;

- .2 la designación de los puntos de control de derrota; o
- .3 la utilización de los puntos de notificación obligatoria existentes tal y como figuran en las cartas.

### 3.3 Notificaciones de situación intermedias

La notificación automatizada de la situación (APR) mediante Inmarsat-C constituirá el mecanismo principal para que los buques emitan las notificaciones acerca de su situación cuando transitan por la región REEFREP. Por lo general, la APR se realizará a distancia desde el REEFCENTRE sin intervención de las tripulaciones de los buques. No obstante, un porcentaje reducido de buques está equipado con terminales Inmarsat-C de primera generación que no admiten la programación a distancia. Los capitanes de buques equipados con dichas terminales que deseen utilizar el sistema deberán programarlas a bordo para emitir de forma automática notificaciones de la situación. REEFCENTRE puede facilitar instrucciones relativas a la programación de dichas terminales.

Los buques pueden participar en cualquier momento en la notificación automatizada de la situación autorizando al REEFCENTRE a transferir un identificador de la red de datos a la terminal Inmarsat-C del buque. Una vez que se haya transferido el identificador, el REEFCENTRE podrá programar la terminal Inmarsat-C del buque para que transmita las notificaciones de la situación de forma automática a intervalos regulares. Los buques pueden comunicar la autorización para la transferencia del identificador de la red de datos mediante Inmarsat-C o los canales REEFREP de comunicación telefónica en ondas métricas descritos en el apéndice 2.

Los buques que emiten notificaciones de situación intermedias mediante APR deben cumplir también las otras prescripciones sobre notificación en ondas métricas establecidas en la sección 2.4 (*Entering and Leaving the REEFREP SRS*, Entrada y salida del sistema REEFREP de notificación para buques), la sección 2.5 (*Pilotage Reports*, Notificaciones de practica) y la sección 2.6 (*Special Reports*, Notificaciones especiales) del cuadernillo *AUSREP and REEFREP*.

Cuando un buque no pueda emitir notificaciones de situación intermedias mediante APR tal y como exige el REEFCENTRE, deberá facilitar notificaciones breves de la situación de acuerdo con las recomendaciones del operador. Las notificaciones de la situación en ondas métricas se limitan a la identidad y la situación del buque, así como a cualquier variación con respecto a los últimos valores de velocidad y rumbo notificados, y a cualquier otro tipo de información que el capitán considere valiosa para el sistema.

### 3.4 Notificaciones de defectos

Deberá facilitarse la información siguiente cuando un buque que se encuentre dentro de la zona REEFREP sufra daños, fallos o averías que afecten a su seguridad, así como cuando se desvíe de forma considerable con respecto a una derrota, un rumbo o una velocidad indicados con anterioridad, o esté obligado a presentar información sobre seguridad y notificaciones acerca de sucesos relacionados con mercancías peligrosas (DG), sustancias perjudiciales (HS) o contaminantes del mar (MP).

- a) Nombre del buque y distintivo de llamada.

- b) Situación (latitud y longitud) y hora.
- c) Nombre del punto siguiente de notificación obligatoria o rumbo, si no se lleva a cabo el seguimiento entre distintos puntos de notificación.
- d) Hora estimada de llegada (ETA) al punto siguiente de notificación obligatoria, o velocidad (velocidad media prevista del buque hasta la notificación siguiente, expresada en nudos y décimas de nudo).
- e) Descripción y pormenores de cualquier daño, fallo o avería sufridos:
  - i) abordaje, encalladura, incendio, explosión, fallo de la estructura, inundación, corrimiento de la carga;
  - ii) fallo o avería del aparato de gobierno, la instalación de propulsión, el sistema generador eléctrico o las ayudas náuticas de a bordo fundamentales.
- f) Pormenores de cualquier mensaje de seguridad (seguridad de la navegación, condiciones meteorológicas anormales, ayudas náuticas inservibles) o notificaciones acerca de sucesos relacionados con mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar, utilizando los formatos de notificación reconocidos por la OMI.

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

REEFCENTRE facilitará información a los buques acerca de movimientos de tráfico potencialmente conflictivos, obtenida del análisis de las notificaciones de la situación, los planes de travesía y otros datos recibidos.

La información clave que ha de facilitarse a los buques incluye:

- .1 Información sobre el tráfico marítimo
- .2 Asistencia náutica
- .3 Información sobre seguridad marítima

**4.1 Información sobre el tráfico marítimo:** El centro del STM REEFREP facilitará información a los buques acerca de movimientos de tráfico potencialmente conflictivos obtenida del análisis de los informes recibidos.

**4.2** Algunos tramos de la derrota del estrecho de Torres y el tramo septentrional más alejado de la derrota interior de la Gran Barrera de Coral representan un peligro especial para la navegación en los casos en que buques de gran tamaño pudieran estar pasando o alcanzando a otro buque, sobre todo si son buques de gran calado. Cuando el centro del STM REEFREP considere que los buques se están aproximando a tales tramos, se les transmitirá toda la información relativa al tráfico de la que se disponga en el centro. Habida cuenta de la gran

extensión de la zona REEFREP, no se difundirá rutinariamente información sobre el tráfico por toda la zona, sino que se avisará a los buques por separado cuando sea necesario.

4.3 Se transmitirá a los buques que se encuentren en las zonas pertinentes información sobre el tráfico, incluidas las notificaciones que se reciban de los buques o las autoridades marítimas locales y que puedan afectar a la seguridad de la navegación, como por ejemplo las concentraciones de buques pesqueros, condiciones meteorológicas inusuales, etc.

4.4 **Asistencia náutica:** Cuando la información disponible en el REEFCENTRE pueda contribuir a la adopción de decisiones a bordo, el sistema REEFREP podrá iniciar la interacción con un buque concreto para comunicar esa información. Esto puede incluir los casos en que la información disponible indica que el buque puede encontrarse en aguas poco profundas (en zonas de navegación restringida en las que hay cobertura de radar) o está desviándose de la derrota recomendada. En el documento NAV 49/INF.4 se describen con más detalle los tipos de asistencia que puede prestarse.

4.5 El Centro coordinador de salvamento marítimo (MRCC Australia) seguirá emitiendo **información sobre seguridad marítima (ISM)** en forma de avisos náuticos (avisos AUSCOAST) en las frecuencias apropiadas. Por su parte, el centro del STM REEFREP conservará los pormenores de la ISM aplicable a la zona REEFREP para facilitarlos a los buques que participen en el sistema.

## **5 COMUNICACIONES REQUERIDAS PARA EL SISTEMA, FRECUENCIAS EN QUE HAN DE TRANSMITIRSE LAS NOTIFICACIONES E INFORMACIÓN QUE ÉSTAS DEBEN CONTENER**

5.1 El sistema se basará tanto en comunicaciones de Inmarsat-C como en comunicaciones telefónicas en ondas métricas. Aunque se prevé que el empleo de Inmarsat-C se convierta en el mecanismo principal para que los buques cumplan con las prescripciones relativas a la notificación de su situación y suministren otros informes obligatorios, como las notificaciones de entrada y los planes de travesía, las comunicaciones telefónicas en ondas métricas siguen constituyendo un mecanismo interactivo para el intercambio de datos entre los buques y el centro de STM REEFREP.

5.2 Se han asignado los canales 5, 18 y 19 en ondas métricas de la banda móvil marítima internacional para su uso en cada punto de notificación del sistema.

5.3 La información que, dado su carácter comercial, sea confidencial podrá transmitirse por medios no verbales.

5.4 El idioma utilizado para las notificaciones del sistema será el inglés, y se emplearán las *Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas* de la OMI cuando sea necesario.

5.5 Las comunicaciones que se efectúen con arreglo a las prescripciones del sistema de notificación serán gratuitas.

## **7 INSTALACIONES EN TIERRA DE APOYO PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA**

7.1 El REEFCENTRE se encuentra en Hay Point, en la costa central de Queensland. El centro cuenta con dotación permanente 24 horas al día y 365 días al año, y está equipado con una herramienta sofisticada de gestión de la información del tráfico que integra y favorece el análisis de la totalidad de las comunicaciones en ondas métricas y los datos del radar, el SIA y la APR recibidos. Los puntos claves de entrada y salida del estrecho de Torres y la derrota en aguas interiores cuentan con cobertura de radar.

7.2 El centro del STM estará equipado para prestar un servicio de alta calidad con el fin de cumplir las prescripciones del sistema, y de su funcionamiento se encargará personal plenamente capacitado y experimentado. El nivel profesional de los operadores estará en consonancia con lo dispuesto en las "Directrices relativas a la contratación, titulación y formación de los operadores de servicios de tráfico marítimo" (resolución A.857(20), anexo 2).

7.3 El sistema se hará funcionar siguiendo criterios de calidad y vigilando constantemente los niveles de servicio.

7.4 En toda la zona se cuenta con una cobertura duplicada de GPS diferencial, lo que garantiza unos niveles de disponibilidad muy elevados.

7.5 El centro del STM REEFREP también estará conectado con el sistema AUSREP, de cuyo funcionamiento se encarga el RCC AUSTRALIA.

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

9.1 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 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, la información se pasará al Estado de abanderamiento pertinente, de forma que éste pueda realizar las investigaciones necesarias y proceder a un posible enjuiciamiento, de conformidad con la legislación de dicho Estado. El incumplimiento de la notificación también podrá investigarse por constituir una violación de las leyes australianas relativas a la notificación obligatoria para buques.

2 Añádase el siguiente nuevo apéndice 3 después del apéndice 2 existente:

### APÉNDICE 3

#### Participación en la APR a través de Inmarsat-C

El sistema REEFREP sólo utilizará la información APR cuando el buque se encuentre en la zona REEFREP. El identificador de la red de datos continuará estando disponible hasta que el capitán o la empresa advierta a REEFCENTRE que el buque ha dejado de ser un visitante regular. Es importante que esta información se comunique en la última visita a Australia, puesto que el mencionado identificador debe eliminarse mientras la terminal Inmarsat-C esté conectada a la región satelitaria correspondiente.

Se considera que un buque es un visitante regular cuando se dedica al cabotaje en aguas australianas o regresa a éstas desde ultramar en un plazo de 18 meses. El identificador de la red de datos se eliminará de las terminales de los visitantes poco frecuentes después de que éstos envíen una notificación final.

Los buques podrán comunicar la autorización para la transferencia del identificador de la red de datos mediante el sistema Inmarsat-C o los canales REEFREP de comunicación telefónica en ondas métricas, tal y como se describe a continuación:

#### i) Inmarsat\*\*

Mediante el envío a REEFCENTRE de un mensaje APR a través de Inmarsat, el capitán autoriza la transferencia de un identificador de la red de datos a una terminal Inmarsat-C, y facilita los pormenores siguientes para cada una de las instalaciones de Inmarsat-C:

- nombre del buque, distintivo de llamada, número de móvil Inmarsat-C (IMN), fabricante y modelo (ejemplo en el cuadro 1)

ID	Tipo de mensaje	REEFREP/APR//
A	Nombre del buque/distintivo de llamada	A/REEF CHAMPION/VJVJ//
B	Pormenores principales sobre la terminal Inmarsat-C (número de móvil Inmarsat-C (IMN), fabricante y modelo)	B/450309919/THRANE y THRANE/3020B//
C	Pormenores auxiliares sobre la terminal Inmarsat-C (número de móvil Inmarsat-C (IMN) fabricante y modelo, cuando proceda)	C/450309920/FURUNO/FEL COM12//

*Cuadro 1 - Identificador de la red de datos de Inmarsat-C*

\*\* Los mensajes APR que se envíen a REEFCENTRE utilizando el código especial de acceso 861 a través de la ETT de Perth, cuyo código de acceso Inmarsat-C es "222", se facturarán a cobro revertido al sistema de notificación para buques.

Cuando remitan las notificaciones a REEFREP, los capitanes deberán asegurarse de que su equipo Inmarsat sigue estando activo en todo momento en el modo "LOGIN" (región del Océano Pacífico (POR)).

**ii) Canales REEFREP de comunicación telefónica en ondas métricas**

En el primer punto de notificación, por ejemplo, el capitán (o su representante) comunicará verbalmente su autorización para la transferencia del identificador de la red de datos y facilitará los siguientes pormenores para cada una de las instalaciones de Inmarsat-C:

- número de móvil Inmarsat-C (IMN), fabricante y modelo; por ejemplo: 450306909, JRC, JUE75C.

\*\*\*