
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR
Teléfono: +44(0)20 7735 7611 Facsímil: +44(0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1310/Rev.1
21 noviembre 2014

**MANUAL CONJUNTO OMI/OHI/OMM RELATIVO A LA INFORMACIÓN
SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA (ISM) REVISADO**

- 1 El Comité de seguridad marítima (MSC), en su 94^o periodo de sesiones (17 a 21 de noviembre de 2014), tomó nota del Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima (ISM) revisado, elaborado por la OMM y la OHI y acordado por el Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (Subcomité NCSR) en su 1^o periodo de sesiones (30 de junio a 4 de julio de 2014), y lo aprobó.
- 2 El MSC 94 tomó nota de que en la sección 7 se proporcionan orientaciones amplias y ejemplos de la estructura y el texto que deben utilizarse en los radioavisos náuticos y que para garantizar una mayor uniformidad esta sección debía proporcionarse en inglés como apéndice de las circulares y publicaciones en los idiomas español y francés.
- 3 El Comité opinó que debía alentarse a la utilización más amplia posible del Manual e invitó a los Gobiernos Miembros a que pusieran el Manual conjunto OMI/OHI/OMM en conocimiento de los navegantes y de todas las personas que participan en la promulgación de radioavisos náuticos y pronósticos y radioavisos meteorológicos.
- 4 La presente circular reemplaza la circular MSC.1/Circ.1310.
- 5 El Comité decidió que las enmiendas entraran en vigor 1 de enero de 2016.

Índice

	Página
Prefacio	3
1 Información general	5
2 Difusión de información sobre seguridad marítima	5
3 Recursos y responsabilidades de los coordinadores nacionales, de subzona y de zonas NAVAREA	16
4 Radioavisos náuticos para el sistema mundial de radioavisos náuticos	20
5 Estructura de los radioavisos náuticos	23
6 Formato de los mensajes de los radioavisos náuticos	25
Parte 1 – Preámbulo	25
Parte 2 – Aviso	27
Parte 3 – Colofón	28
7 Orientaciones y ejemplos para los radioavisos náuticos por tipo de peligro	29
8 Recursos y responsabilidades de los coordinadores de zonas METAREA	65
9 Radioavisos y pronósticos meteorológicos	66
10 Ejemplos de radioavisos y pronósticos meteorológicos	74
11 Notificaciones de búsqueda y salvamento	79
12 Procedimiento de enmienda del manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima	79

PREFACIO

En la regla 12.2 del capítulo IV del Convenio SOLAS se estipula que "todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá un servicio de escucha radioeléctrica de las emisiones de información sobre seguridad marítima en la frecuencia o frecuencias apropiadas en que se transmita tal información para la zona en que esté navegando el buque".

A solicitud del Subcomité de radiocomunicaciones y de búsqueda y salvamento (Subcomité COMSAR), la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y la Organización Meteorológica Mundial (OMM) se elaboró un documento conjunto sobre la redacción de los radioavisos de información sobre seguridad marítima (el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima). Dicho documento se distribuyó a los Estados Miembros de la OHI con la signatura IHB CL 10/1994 y el Subcomité de radiocomunicaciones y de búsqueda y salvamento (Subcomité COMSAR) lo distribuyó como circular COMSAR/Circ.4 tras su 1º periodo de sesiones en febrero de 1996, medida que fue refrendada por el Comité de seguridad marítima en su 66º periodo de sesiones, celebrado en mayo-junio de 1996.

La publicación incluía secciones de la resolución A.706(17) de la OMI: "Servicio mundial de radioavisos náuticos", en su forma enmendada, y secciones pertinentes de la publicación de la OMM titulada "Manual de Servicios Meteorológicos Marinos" (OMM nº 558).

En su 7ª reunión, celebrada en septiembre de 2005, la Comisión sobre Difusión de Radioavisos a la Navegación (CPRNW¹) de la OHI constituyó un grupo de trabajo con el fin de examinar toda la documentación del Servicio mundial de radioavisos náuticos (WWNWS). El Grupo de trabajo incluía entre sus miembros representantes de la OMM y, en primer lugar, elaboró versiones revisadas de las resoluciones A.705(17): "Difusión de información sobre seguridad marítima" y A.706(17), "Servicio mundial de radioavisos náuticos". Las versiones revisadas propuestas de estas resoluciones se distribuyeron a los Estados Miembros de la OMI con la signatura IHB CL 104/2007, el Subcomité COMSAR las refrendó en su 12º periodo de sesiones, celebrado en abril de 2008 y, posteriormente, el Comité de seguridad marítima las aprobó en su 85º periodo de sesiones, celebrado en noviembre-diciembre de 2008.

A continuación, el Grupo de trabajo de la CPRNW de la OHI elaboró el Manual conjunto revisado OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima, en el cual se incorporaba la información revisada de las resoluciones A.705(17), enmendada, y A.706(17), enmendada. El texto revisado del Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima se distribuyó a los Estados Miembros de la OHI con la signatura IHB CL 70/2008, fue refrendado por el Subcomité COMSAR en su 13º periodo de sesiones, en enero de 2009, y posteriormente fue aprobado por el Comité de seguridad marítima en su 86º periodo de sesiones, celebrado en mayo-junio de 2009.

El Consejo Ejecutivo de la OMM, en su 61º periodo de sesiones (junio de 2009), pidió a la OMM que estableciera y elaborara, en colaboración con la OMI, un mandato para un Servicio mundial de información y avisos meteorológicos y oceanográficos de la OMI y la OMM (WWMIWS), con el objeto de complementar al Servicio mundial de radioavisos náuticos existente de la OMI/OHI (WWNWS), que figura en la resolución A.706(17), enmendada. El objetivo de este documento es proporcionar orientaciones específicas para la transmisión de información, pronósticos y avisos meteorológicos para el SMSSM coordinados a nivel internacional, que no se aplica a los servicios exclusivamente nacionales.

¹ La CPRNW pasó a llamarse el Subcomité WWNWS de la OHI el 1 de enero de 2009.

El Consejo Ejecutivo de la OMM adoptó el WWMIWS en su 62º periodo de sesiones (junio de 2010). A finales de 2010 se presentó al Comité de seguridad marítima de la OMI que pidió a su Subcomité COMSAR que lo examinara antes de aprobación en el 89º periodo de sesiones del Comité en mayo de 2011. La Asamblea de la OMI lo adoptó oficialmente en su vigésimo séptimo periodo de sesiones de noviembre de 2011 y el WWMIWS se ha incluido en las publicaciones normativas como resolución A.1051(27) de la OMI. La OMM y la OMI examinarán y aprobarán oficialmente todas las enmiendas futuras a este documento orientativo. Antes de que la OMM y la OMI las sometan a un examen minucioso, las enmiendas propuestas serán evaluadas por el Equipo de expertos sobre servicios de seguridad marítima (ETMSS) de la Comisión técnica mixta OMM/COI sobre oceanografía y meteorología marina (CMOMM), que incluye a un representante ex officio de la Secretaría de la OMI.

El Comité opinó que debía alentarse a la utilización más amplia posible del Manual e invitó a los Gobiernos Miembros a que pusieran el Manual conjunto OMI/OHI/OMM en conocimiento de los navegantes y de todas las personas que participan en la promulgación de radioavisos náuticos y pronósticos y radioavisos meteorológicos.

Aunque se trata de una publicación de la OMI, está previsto que cada organización se ocupe de las secciones del presente Manual conjunto OMI/OHI/OMM que sean de su competencia.

1 INFORMACIÓN GENERAL

El presente Manual es una guía práctica para todas las personas interesadas en elaborar radioavisos náuticos o en transmitir pronósticos y avisos meteorológicos en el marco del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM). La información sobre seguridad marítima (ISM) se difunde de conformidad con lo estipulado en la resolución A.705(17) de la OMI, enmendada. Los radioavisos náuticos se emiten bajo los auspicios del Servicio mundial de información y avisos meteorológicos y oceanográficos de la OMI y la OMM (WWMIWS) de conformidad con lo prescrito en la resolución A.1051(27) de la OMI. A fin de lograr el efecto deseado para los marinos, es esencial presentar la información pertinente de manera oportuna utilizando un formato unificado, claro, breve y sin ambigüedades. El principal propósito del presente Manual es proporcionar las mejores expresiones para su uso en todos los tipos de radioavisos náuticos y pronósticos y avisos meteorológicos que deben difundirse en idioma inglés². En los casos apropiados, se tomó nota de las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (resolución A.918(22)).

El presente Manual no puede proporcionar ejemplos de texto para todos los tipos de sucesos que puedan darse. No obstante, los principios que aquí se indican pueden aplicarse en general para la elaboración de mensajes de todo tipo de radioavisos náuticos y para todos los tipos de peligros y para la difusión de pronósticos y avisos meteorológicos.

En el párrafo 5.3.1 de la resolución A.706(17): "Servicio mundial de radioavisos náuticos", enmendada (MSC.1/Circ.1288/Rev.1), se exige que "Todos los radioavisos NAVAREA, de subzona y costeros se transmitirán solamente en inglés en los servicios internacionales NAVTEX y SafetyNET". En el párrafo 3.4.1 de la resolución A.1051(27) sobre el Servicio mundial de información y avisos meteorológicos y oceanográficos, se exige que "Toda la información meteorológica que se difunda mediante los servicios NAVTEX y SafetyNET internacionales se transmitirá sólo en inglés". Cuando el presente Manual se haya publicado en idiomas distintos del inglés, se deberían utilizar los ejemplos de mensajes que se proporcionan en inglés.

2 DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

2.1 Introducción

2.1.1 El servicio de información sobre seguridad marítima del SMSSM es la red, coordinada internacional y nacionalmente, de transmisiones que contienen información necesaria para la seguridad de la navegación y que se reciben en los buques por medio de equipo que comprueba automáticamente las transmisiones adecuadas, presenta visualmente la información pertinente para el buque y ofrece la posibilidad de imprimir. En la figura 1 se ilustra este concepto.

2.1.2 La información sobre seguridad marítima es de interés vital para todos los buques. Por consiguiente, es esencial que se apliquen normas comunes para recopilar, preparar y difundir esta información. Sólo así tendrá el navegante la seguridad de recibir la información que necesita, en forma inteligible, lo antes posible.

2.1.3 El objeto de la resolución A.705(17) de la OMI: "Difusión de información sobre seguridad marítima", enmendada, es establecer la organización, normas y métodos que deberían utilizarse para difundir y recibir información sobre seguridad marítima.

² Véase el "Manual de servicios meteorológicos marinos" (publicación nº 558) de la OMM.

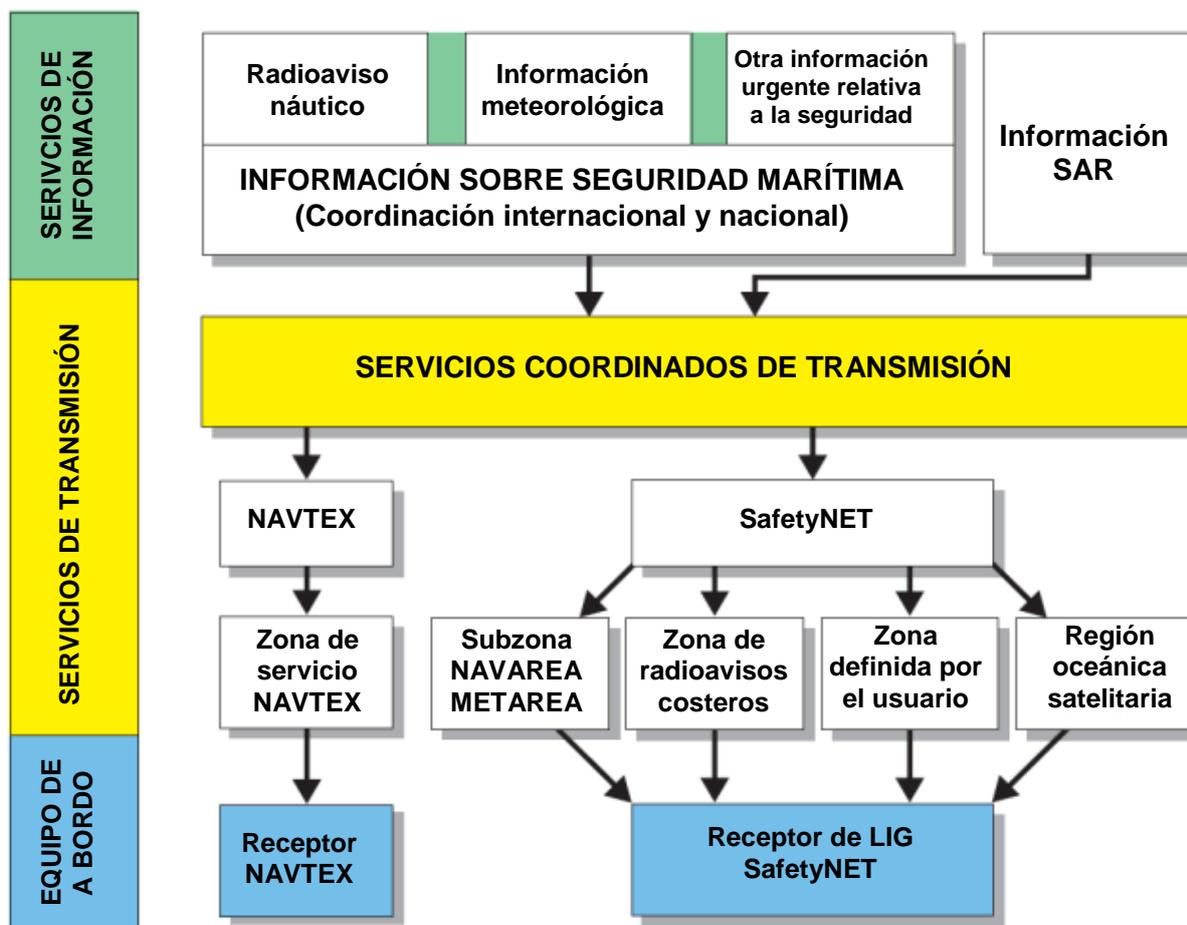


Figura 1: El servicio de información sobre seguridad marítima del sistema mundial de socorro y seguridad marítima

2.2 Definiciones

2.2.1 A los efectos del presente Manual regirán las definiciones siguientes:

- .1 *Estación terrena costera (ETC)*: instalación de radiocomunicaciones fija terrenal que sirve de nexo entre las redes terrenales y los satélites de Inmarsat del servicio móvil marítimo por satélite. También se conoce con el nombre de estación terrena en tierra (ETT).
- .2 *Radioaviso costero*: radioaviso náutico o boletín vigente difundido por un coordinador nacional como parte de una serie numerada. La transmisión se debería hacer a través del servicio internacional NAVTEX a zonas de servicio NAVTEX definidas y/o a través del servicio internacional SafetyNET a zonas de radioavisos costeros. (Además, las Administraciones podrán difundir radioavisos costeros por otros medios).
- .3 *Zona de radioaviso costero*: zona marítima única y bien definida dentro de una zona NAVAREA/METAREA o una subzona establecida por un Estado ribereño con objeto de coordinar la transmisión de información sobre seguridad marítima costera a través del servicio SafetyNET.
- .4 *Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)*: servicio mundial de comunicaciones basado en sistemas automáticos, tanto por

satélite como terrestres, destinado a proporcionar alertas de socorro y transmitir información sobre seguridad marítima a los navegantes.

- .5 *IDBE en ondas decamétricas*: impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas utilizando radiotelegrafía, según se define en la recomendación M 688 del UIT-R, en su forma enmendada.
- .6 *Boletín vigente*: lista de los números de serie de los radioavisos de NAVAREA, de subzona o costeros vigentes emitidos y transmitidos por el coordinador de NAVAREA, el coordinador de subzona o el coordinador nacional.
- .7 *Servicio NAVTEX internacional*: transmisión coordinada y recepción automática en 518 kHz de información sobre seguridad marítima mediante la telegrafía de impresión directa de banda estrecha, utilizando el idioma inglés³.
- .8 *Servicio internacional SafetyNET*: transmisión coordinada y recepción automática de información sobre seguridad marítima mediante el sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de Inmarsat utilizando el idioma inglés, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada.
- .9 *Servicio emisor*: servicio meteorológico nacional que asume la responsabilidad de garantizar que los pronósticos y radioavisos meteorológicos a la navegación se transmitan a través del servicio SafetyNET de Inmarsat a la zona METAREA para la cual el servicio aceptó la responsabilidad en virtud de las prescripciones de transmisión del SMSSM.
- .10 *Radioaviso local*: radioaviso náutico que abarca aguas costeras a menudo comprendidas dentro de los límites jurisdiccionales de una autoridad portuaria.
- .11 *Vías de navegación principales*: rutas utilizadas para el transporte marítimo internacional.
- .12 *Información sobre seguridad marítima (ISM)*⁴: radioavisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos y otros mensajes urgentes relacionados con la seguridad que se transmiten a los buques.
- .13 *Servicio de información sobre seguridad marítima*: red coordinada internacional y nacionalmente de transmisiones que contienen información necesaria para la seguridad de la navegación.
- .14 *Zona METAREA*: zona geográfica marítima⁵ establecida con objeto de coordinar la transmisión de información meteorológica marítima. Para identificar a una zona marítima en particular se utiliza el término METAREA seguido de un número romano de identificación. La delimitación de estas

³ Como se estipula en el Manual NAVTEX de la OMI.

⁴ Según se define en la regla IV/2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado.

⁵ Puede incluir los mares interiores, vías navegables y lagos en los que puedan navegar los buques de navegación marítima.

zonas no guarda relación con las líneas de fronteras entre Estados, ni irá en perjuicio del trazado de las mismas. (Véase la figura 3)

- .15 *Coordinador de zona METAREA*: autoridad encargada de coordinar las transmisiones de información meteorológica marítima de uno o más servicios meteorológicos nacionales, la cual actúa como servicio de preparación o como servicio emisor dentro de la zona METAREA.
- .16 *Información meteorológica*: información sobre avisos y pronósticos meteorológicos marítimos de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- .17 *Coordinador nacional*: autoridad nacional encargada de recopilar y emitir radioavisos costeros en una zona nacional bajo su responsabilidad.
- .18 *Servicio nacional NAVTEX*: transmisión y recepción automática de información sobre seguridad marítima mediante la telegrafía de impresión directa de banda estrecha en frecuencias que no sean la de 518 kHz y utilizando los idiomas que decidan las Administraciones en cuestión.
- .19 *Servicio nacional SafetyNET*: transmisión y recepción automática de información sobre seguridad marítima mediante el sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de Inmarsat y utilizando los idiomas que decidan las Administraciones interesadas.
- .20 *Zona NAVAREA*: zona geográfica marítima⁴ establecida con objeto de coordinar la transmisión de radioavisos náuticos. Para identificar a una zona marítima en particular se utiliza el término NAVAREA seguido de un número romano de identificación. La delimitación de estas zonas no guarda relación con las líneas de fronteras entre Estados, ni irá en perjuicio del trazado de las mismas.
- .21 *Coordinador de NAVAREA*: autoridad encargada de coordinar, recopilar y emitir radioavisos NAVAREA a una zona NAVAREA designada.
- .22 *Radioaviso de NAVAREA*: radioaviso náutico o boletín vigente difundido por un coordinador de NAVAREA como parte de una serie numerada.
- .23 *Radioaviso náutico*: mensaje que contiene información urgente relacionada con la seguridad de la navegación transmitido a los buques de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- .24 *NAVTEX*: el sistema para transmitir y recibir automáticamente información sobre seguridad marítima utilizando telegrafía de impresión directa de banda estrecha.
- .25 *Zona de cobertura NAVTEX*: zona definida por un arco de círculo con centro en el transmisor y radio calculado según el método y los criterios que figuran en el anexo 4 de la resolución A.801(19).

- .26 *Zona de servicio NAVTEX*: zona marítima única y bien definida, comprendida en su totalidad en la zona de cobertura NAVTEX, para la que se facilita información sobre seguridad marítima desde un determinado transmisor NAVTEX. Está normalmente definida por una línea que tiene plenamente en cuenta las condiciones locales de propagación y el tipo y volumen de la información, así como las características del tráfico marítimo de la región, según se indica en el anexo 4 de la resolución A.801(19).
- .27 *Coordinador NAVTEX*: autoridad encargada del funcionamiento y la gestión de una o más estaciones NAVTEX que transmiten información sobre seguridad marítima como parte del servicio NAVTEX internacional.
- .28 *Otra información urgente relacionada con la seguridad*: transmisión a los buques de información sobre seguridad marítima que no está definida como radioavisos náuticos ni información meteorológica. Esto puede incluir, sin que esta lista sea exhaustiva, fallos importantes o cambios en los sistemas de comunicaciones marítimas, así como dispositivos de separación del tráfico nuevos o modificados o reglamentación marítima que afecta a los buques en el mar.
- .29 *Servicio de preparación*: servicio meteorológico nacional que ha asumido la responsabilidad de preparar pronósticos y radioavisos para la totalidad o una parte de una zona METAREA en el sistema de la OMM a fin de transmitir pronósticos y radioavisos meteorológicos para la navegación en virtud del SMSSM y para transferirlos al servicio emisor pertinente para su difusión.
- .30 *SafetyNET*: servicio internacional para la transmisión y la recepción automática de información sobre seguridad marítima a través del sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de Inmarsat. La capacidad receptora de SafetyNET es una de las funciones del equipo que ciertos buques tienen obligación de llevar a bordo en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- .31 *Información SAR*: retransmisión a los buques de los alertas de socorro y transmisión de otra información urgente relacionada con la búsqueda y salvamento. (Véase la sección 11.1)
- .32 *Zona marítima A1*: zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas métricas en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD⁶, según la defina un Gobierno Contratante.
- .33 *Zona marítima A2*: zona de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas hectométricas en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD, según la defina un Gobierno contratante.

⁶ Llamada selectiva digital (LSD): técnica que utiliza códigos digitales y que da a una estación radioeléctrica la posibilidad de establecer contacto con otra estación o grupo de estaciones y transmitirles información cumpliendo las recomendaciones pertinentes del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones ((CCIR) – "Oficina de radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT)" desde el 1 de marzo de 1993).

- .34 *Zona marítima A3*: zona de la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geoestacionario de Inmarsat, en la que se dispondrá continuamente del alerta.
- .35 *Zona marítima A4*: cualquiera de las demás zonas que quedan fuera de las zonas marítimas A1, A2 y A3.
- .36 *Subzona*: subdivisión de una zona NAVAREA/METAREA en la que varios países han establecido un sistema coordinado de difusión de información sobre seguridad marítima. La delimitación de estas zonas no guarda relación con las líneas de frontera entre Estados, ni irá en perjuicio del trazado de las mismas.
- .37 *Coordinador de subzona*: autoridad encargada de coordinar, recopilar y emitir radioavisos de subzona para una subzona establecida.
- .38 *Radioaviso de subzona*: radioaviso náutico o boletín vigente difundido por un coordinador de subzona como parte de una serie numerada. La transmisión se hará mediante el servicio internacional NAVTEX a las zonas del servicio NAVTEX definidas o mediante el servicio internacional SafetyNET (a través del coordinador de NAVAREA adecuado).
- .39 *Zona definida por el usuario*: zona geográfica provisional, ya sea circular o rectangular, a la que está destinada información sobre seguridad marítima.
- .40 *UTC*: hora universal coordinada, equivalente a GMT (o ZULU), que es la hora internacional normalizada.
- .41 *Servicio mundial de radioavisos náuticos (WWNWS)*⁷: servicio coordinado internacional y nacionalmente para la difusión de radioavisos náuticos.
- .42 *Servicio mundial de información y avisos meteorológicos y oceanográficos de la OMI y la OMM (WWMIWS)*⁸: servicio coordinado internacionalmente para la difusión de pronósticos y radioavisos meteorológicos.
- .43 *Coordinación*: en los procedimientos operacionales, el hecho de que la asignación de una hora para la transmisión de datos esté centralizada, el formato y los criterios para las transmisiones de datos cumplan lo descrito en el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima, y que la gestión de todos los servicios se haga de acuerdo con lo dispuesto en las resoluciones A.705(17) y A.706(17), enmendadas, y la resolución A.1051(27).

⁷ Como se estipula en la resolución A.706(17), enmendada.

⁸ Como se estipula en la resolución A.1051(27).

2.2.2 Delimitación de zonas NAVAREA

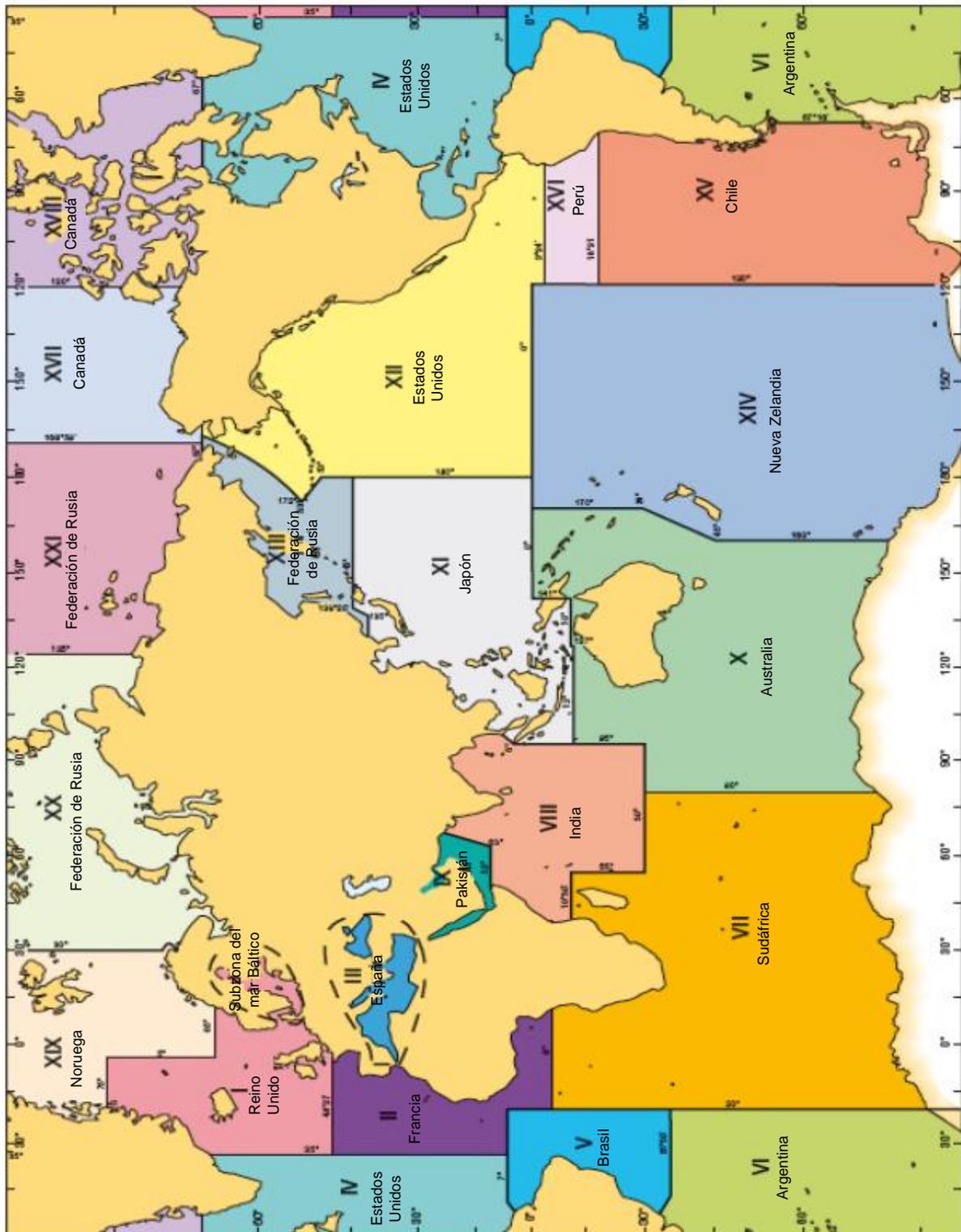


Figura 2: Zonas NAVAREA para la coordinación y difusión de radioavisos náuticos en el marco del Servicio mundial de radioavisos náuticos

La delimitación de estas zonas no guarda relación con las líneas fronteras entre Estados, ni irá en perjuicio del trazado de las mismas.

2.2.3 Delimitación de zonas METAREA

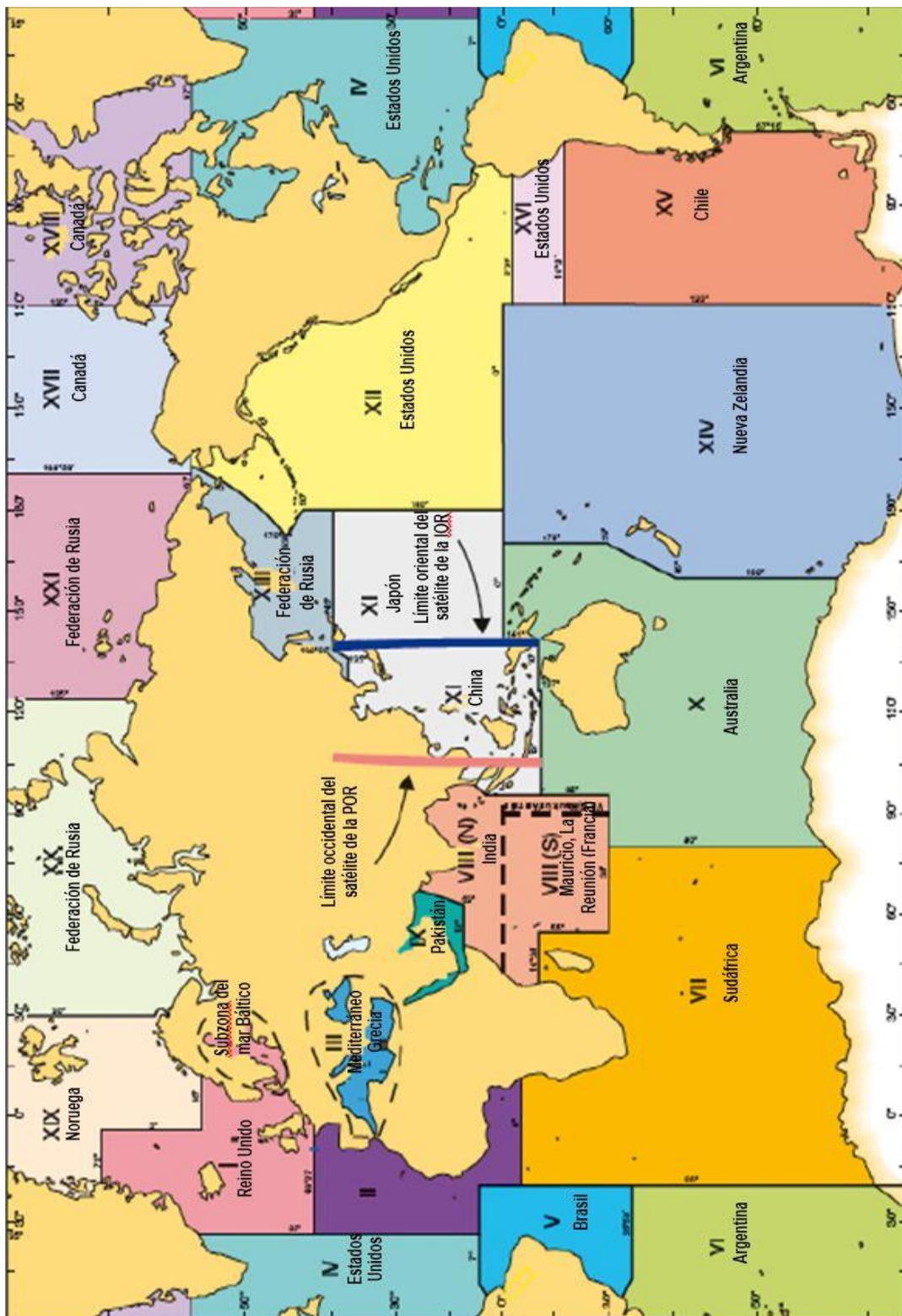


Figura 3 – Zonas METAREA para la coordinación y difusión de radioavisos y pronósticos meteorológicos en el marco del SMSSM

La delimitación de estas zonas no guarda relación con las líneas de fronteras entre Estados, ni irá en perjuicio del trazado de las mismas

2.3 Métodos de transmisión

2.3.1 De conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, se utilizan dos métodos principales para transmitir información sobre seguridad marítima en las zonas de cobertura de estos métodos, a saber:

- .1 **NAVTEX:** transmisiones en aguas costeras; y
- .2 **SafetyNET:** transmisiones en todas las aguas del mundo, salvo la zona marítima A4, según se define en el anexo 3 de la resolución A.801(19) de la OMI, enmendada.

2.3.2 La información se debería proporcionar en relación con zonas marítimas únicas y bien definidas, en cada una de las cuales presta servicios únicamente el sistema más apropiado de los dos indicados anteriormente. Aunque habrá cierto nivel de duplicación para permitir a los buques pasar de un sistema a otro, la mayoría de los radioavisos sólo se transmitirán por NAVTEX o por SafetyNET.

2.3.3 Las transmisiones del servicio NAVTEX se deberían realizar de conformidad con las normas y procedimientos estipulados en el Manual NAVTEX.

2.3.4 Las transmisiones del servicio SafetyNET se deberían realizar de conformidad con las normas y procedimientos que figuran en el Manual del servicio internacional SafetyNET.

2.3.5 En las zonas que están fuera de la cobertura de Inmarsat y de NAVTEX, se podrá utilizar IDBE en ondas decamétricas para transmitir información sobre seguridad marítima (regla IV/7.1.5 del Convenio SOLAS).

2.3.6 Por su parte, las Administraciones también pueden difundir información sobre seguridad marítima utilizando otros medios.

2.3.7 Si fallan los medios normales de transmisión, se deberían utilizar otros medios. Si es posible, se debería transmitir un radioaviso de NAVAREA y un radioaviso costero que explique la naturaleza del fallo, su duración y, si se conoce, el medio alternativo utilizado para la difusión de ISM.

2.4 Horarios de transmisión

2.4.1 *Sistemas automáticos (NAVTEX/SafetyNET)*

2.4.1.1 Los radioavisos náuticos se deberían transmitir lo antes posible o según dicte la naturaleza del suceso y la hora en que se ha producido. Normalmente, la transmisión inicial se debería efectuar como sigue:

- .1 **en el caso del servicio NAVTEX**, en la siguiente transmisión prevista, a menos que las circunstancias dicten el uso de los procedimientos aplicables a radioavisos VITALES o IMPORTANTES; y
- .2 **en el caso del servicio SafetyNET**, dentro de los 30 minutos siguientes a la recepción del mensaje original o en la siguiente transmisión prevista.

2.4.1.2 Los radioavisos náuticos se deberían repetir en las transmisiones previstas de conformidad con las directrices del Manual NAVTEX y del Manual del servicio internacional SafetyNET, según proceda.

2.4.1.3 Se necesitarán por lo menos dos transmisiones diarias para dar una difusión adecuada a los radioavisos de NAVAREA. Cuando las zonas NAVAREA abarquen más de seis husos horarios, debería considerarse en especial la posibilidad de efectuar más de dos transmisiones para tener la seguridad de que se reciben los radioavisos. Cuando se utilice el servicio SafetyNET en vez del servicio NAVTEX para transmitir radioavisos costeros, las Administraciones quizá deban considerar la posibilidad de aumentar el número de transmisiones diarias previstas en comparación con el estipulado para los radioavisos de NAVAREA.

2.4.1.4 Es importante que cuando se conozca el nivel de riesgo se indique esta información en el radioaviso pertinente, por ejemplo, ejercicios navales, lanzamientos de misiles, misiones espaciales, pruebas nucleares, zonas de vertimiento de municiones, etc. Cuando sea posible, estos radioavisos se deberían difundir inicialmente con un mínimo de cinco días de anticipación a la fecha señalada para la operación haciendo referencia a las publicaciones nacionales pertinentes en el radioaviso.

2.4.2 Cambios de horarios

2.4.2.1 Las horas de transmisión para el servicio NAVTEX están definidas por el carácter B1 de identificación del transmisor de la estación, asignado por el panel coordinador del servicio NAVTEX de la OMI.

2.4.2.2 Las horas de las transmisiones previstas del servicio internacional SafetyNET se coordinan a través del panel coordinador del servicio internacional SafetyNET.

2.5 Equipo de a bordo

2.5.1 Los buques deben poder recibir transmisiones de información sobre seguridad marítima en la zona en que realizan sus operaciones, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana, 1974, enmendado.

2.5.2 El receptor NAVTEX debería funcionar de conformidad con las especificaciones técnicas que figuran en la recomendación M.540 del UIT-R, enmendada. En la resolución MSC.148(77) se recomienda a los Gobiernos que se aseguren de que el equipo receptor de NAVTEX que se instale el 1 de julio de 2005 o posteriormente, cumple normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de dicha resolución, y el que se instale antes del 1 de julio de 2005 se ajusta a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la resolución A.525(13).

2.5.3 El receptor de SafetyNET se debería ajustar a lo estipulado en el anexo B de la edición de 6 de abril de 2008 de las Directrices de proyecto e instalación publicadas por Inmarsat. En la resolución MSC.306(87) se recomienda a los Gobiernos que se aseguren de que el equipo de LIG que se instale el 1 de julio de 2012 o posteriormente, se ajusta a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de dicha resolución, y el que se instale antes del 1 de julio de 2012, se ajusta a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la resolución A.664(16).

2.5.4 En la zona marítima A4, fuera de la cobertura del servicio NAVTEX, en donde la ISM se recibe utilizando IDBE en ondas decamétricas, el receptor de IDBE en ondas decamétricas debería funcionar de conformidad con las especificaciones técnicas que figuran en la recomendación M.688 del UIT-R, enmendada, y debería cumplir las normas de funcionamiento adoptadas por la Organización mediante la resolución A.700(17), enmendada.

2.6 Suministro de información

2.6.1 Los radioavisos náuticos se deberían proveer de conformidad con las normas, la organización y los procedimientos del WWNWS, siguiendo las directrices funcionales de la OHI a través de su Servicio mundial de información y avisos meteorológicos y oceanográficos de la OMI y la OMM. Los datos de los coordinadores de NAVAREA están disponibles en el sitio en la Red de la OHI (www.iho.int>committees>), y también se han publicado en una circular del Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (NCSR) de la OMI.

2.6.2 La información meteorológica se deberían proporcionar proporcionar de conformidad con las reglas y recomendaciones técnicas de la OMM y los procedimientos definidos para el Servicio mundial de información y avisos meteorológicos y oceanográficos de la OMI y la OMM, supervisada y examinada por el equipo de expertos sobre servicios de seguridad marítima de la Comisión técnica mixta OMM/COI⁹ sobre oceanografía y meteorología marina (CMOMM).

2.6.3 La otra información urgente relacionada con la seguridad debería ser proporcionada por las autoridades nacionales o internacionales pertinentes responsables de la gestión del sistema o el plan.

2.6.4 La información SAR, que nunca sea ISM, debería ser proporcionada será proporcionada por las distintas autoridades responsables de coordinar las operaciones marítimas de búsqueda y salvamento de conformidad con las normas y procedimientos establecidos por la OMI.

2.6.5 Las autoridades nacionales o internacionales pertinentes deberían tener en cuenta la necesidad de contar con planificación para contingencias.

2.7 Procedimientos de coordinación

2.7.1 Para aprovechar al máximo las instalaciones receptoras automatizadas y garantizar que el navegante recibe únicamente aquella información que es necesaria para la navegación segura hace falta una cuidadosa coordinación.

2.7.2 En general, esta necesidad de coordinación se podrá satisfacer por medio de los procedimientos operacionales de la OMI, la OHI, la OMM, la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO). Los casos que entrañan dificultad se deberían señalar en primer lugar al organismo central más adecuado.

2.7.3 Las Administraciones que transmitan información sobre seguridad marítima deberían proporcionar detalles de los servicios a la OMI, la cual mantendrá y publicará estos detalles como parte del plan general del SMSSM.

2.7.4 La coordinación de los cambios en los servicios NAVTEX operacionales y el establecimiento de nuevas estaciones correrá a cargo del Panel coordinador del servicio NAVTEX de la OMI en nombre del Comité de seguridad marítima.

2.7.5 La coordinación de los cambios en los servicios SafetyNET operacionales y la autorización y el registro de los proveedores de información correrá a cargo del Panel coordinador del servicio internacional SafetyNET en nombre del Comité de seguridad marítima.

⁹ COI: Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO.

2.7.6 Las Administraciones deberían proyectar sus transmisiones de modo que se adapten a todas las zonas de servicio específicas¹⁰. La designación de las zonas de servicio constituye una parte importante del proceso de coordinación, o sea que se pretende que el buque debería obtener de una sola fuente toda la información relativa a una zona determinada. El Comité de Seguridad Marítima aprueba las zonas NAVAREA/METAREA y las zonas de servicio para el servicio internacional NAVTEX y para el servicio internacional SafetyNET siguiendo el asesoramiento facilitado por la OHI y la OMM.

3 RECURSOS Y RESPONSABILIDADES DE LOS COORDINADORES NACIONALES, DE SUBZONA Y DE ZONAS NAVAREA

3.1 Recursos del coordinador de zona NAVAREA

3.1.1 El coordinador de zona NAVAREA ha de:

- .1 contar con la experiencia y las fuentes de información de un servicio hidrográfico nacional bien establecido;
- .2 disponer de enlaces de comunicación eficaces, como teléfono, correo electrónico, facsímil, Internet, télex, etc., con los coordinadores de subzona y nacionales dentro de la zona NAVAREA, con otros coordinadores de zonas NAVAREA y con otros proveedores de información; y
- .3 tener acceso a sistemas que permitan la transmisión a las aguas navegables de la zona NAVAREA. Como mínimo, esto debería incluir las descritas en el párrafo 2.3.1. Normalmente, debería ser posible captar la transmisión por lo menos 300 millas marinas más allá del límite de la zona NAVAREA.

3.2 Responsabilidades del coordinador de zona NAVAREA

3.2.1 El coordinador de zona NAVAREA ha de:

- .1 esforzarse por estar al corriente de cuanto pueda afectar considerablemente a la seguridad de la navegación dentro de su zona NAVAREA;
- .2 evaluar toda la información tan pronto como la reciba, determinando si es pertinente para la navegación en su zona NAVAREA;
- .3 seleccionar la información que se vaya a transmitir de conformidad con las orientaciones que figuran en el párrafo 4.2;
- .4 redactar los mensajes de los radioavisos de NAVAREA de conformidad con lo estipulado en el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima;
- .5 dirigir y controlar la transmisión de los radioavisos de NAVAREA conforme a lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado;
- .6 enviar directamente los radioavisos de NAVAREA y la información conexas pertinente que requiera mayor difusión a los coordinadores de zonas NAVAREA vecinas y/o a otros, según proceda, por los medios más rápidos de que disponga;

¹⁰ La coordinación de las transmisiones de IDBE en hondas decamétricas en el Ártico debería correr a cargo de los proveedores de servicios ISM pertinentes.

- .7 asegurarse de que los radioavisos de NAVAREA que siguen vigentes durante más de seis semanas se ponen inmediatamente a disposición de los coordinadores de zonas NAVAREA, a otras autoridades y a los navegantes en general, según proceda;
- .8 asegurarse de que la información relativa a todos los temas de radioavisos náuticos enumerados en el párrafo 4.2.2 para los cuales no sea necesario un radioaviso NAVAREA en su propia zona NAVAREA se envía directamente a los coordinadores nacionales y a los coordinadores de zonas NAVAREA que se vean afectados por el suceso;
- .9 transmitir los boletines vigentes como mínimo una vez por semana a una hora regular prevista;
- .10 difundir la anulación de radioavisos de NAVAREA que han perdido su validez;
- .11 servir de punto central de contacto para cuestiones relacionadas con los radioavisos náuticos dentro de su zona NAVAREA;
- .12 fomentar y supervisar la aplicación de las normas y prácticas internacionales establecidas para la difusión de radioavisos náuticos dentro de su zona NAVAREA;
- .13 disponer que se emita el radioaviso NAVAREA adecuado al recibir una notificación de la autoridad encargada de tomar medidas acerca de los informes sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. Además, mantener informado al centro nacional o regional encargado del control de la piratería sobre las transmisiones que se vayan a efectuar a largo plazo;
- .14 cuando reciba notificación de las autoridades pertinentes, transmitir radioavisos de NAVAREA apropiados para la difusión de asesoramiento sanitario de la Organización Mundial de la Salud (OMS), avisos de tsunami y demás información necesaria para la seguridad de la navegación;
- .15 supervisar las transmisiones que se efectúen para cerciorarse de que los radioavisos han sido transmitidos de forma correcta;
- .16 mantener un registro de los datos de las fuentes en relación con los radioavisos de NAVAREA de conformidad con las prescripciones de la Administración nacional del coordinador de NAVAREA;
- .17 coordinar las conversaciones preliminares entre los Estados Miembros vecinos que se propongan establecer servicios NAVTEX y otras Administraciones vecinas, antes de la presentación formal de la solicitud;
- .18 contribuir a la elaboración de normas y prácticas internacionales mediante la asistencia y participación en las reuniones del Subcomité sobre el Servicio mundial de radioavisos náuticos de la OHI y también la participación en los foros pertinentes de la OMI, la OHI y la OMM, según proceda; y
- .19 tener en cuenta que la planificación para contingencias es necesaria.

3.3 Recursos del coordinador de subzona

3.3.1 El coordinador de subzona debe disponer de los siguientes elementos o tener acceso a los mismos:

- .1 la experiencia y las fuentes de información de un servicio hidrográfico nacional bien establecido;
- .2 enlaces de comunicación eficaces, como teléfono, correo electrónico, facsímil, Internet, télex, etc., con los coordinadores nacionales dentro de la subzona, con el coordinador de NAVAREA y con otros proveedores de información; y
- .3 sistemas que permitan la transmisión a toda la subzona.

3.4 Responsabilidades del coordinador de subzona

3.4.1 El coordinador de subzona ha de:

- .1 esforzarse por estar al corriente de cuanto pueda afectar considerablemente a la seguridad de la navegación dentro de su subzona;
- .2 evaluar toda la información, tan pronto como la reciba, determinando si es pertinente para la navegación en su subzona;
- .3 seleccionar la información que se vaya a transmitir de conformidad con las orientaciones que figuran en el párrafo 4.2;
- .4 redactar los mensajes de los radioavisos de subzona de conformidad con el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima;
- .5 dirigir y controlar la transmisión de los mensajes de los radioavisos de subzona, conforme a lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado;
- .6 enviar directamente a su propio coordinador de NAVAREA por los medios más rápidos de que disponga, los radioavisos de subzona y la información conexa pertinente que requiera mayor difusión;
- .7 transmitir los boletines vigentes como mínimo una vez por semana a una hora regular prevista;
- .8 difundir la anulación de radioavisos de subzona que han perdido su validez;
- .9 servir de punto central de contacto para cuestiones relacionadas con los radioavisos náuticos dentro de su subzona;
- .10 fomentar la aplicación de las normas y prácticas internacionales establecidas para la difusión de radioavisos náuticos dentro de su subzona;

- .11 supervisar las transmisiones que se efectúen para cerciorarse de que los radioavisos se han transmitido de manera correcta;
- .12 mantener un registro de los datos de las fuentes en relación con los radioavisos de NAVAREA de conformidad con las prescripciones de la Administración nacional del coordinador de NAVAREA;
- .13 contribuir a la elaboración de normas y prácticas internacionales mediante la asistencia a las reuniones del Subcomité sobre el Servicio mundial de radioavisos náuticos de la OHI, y también participar en los foros pertinentes de la OMI, la OHI y la OMM, según proceda; y
- .14 tener en cuenta que la planificación para contingencias es necesaria.

3.5 Recursos del coordinador nacional

3.5.1 El coordinador nacional ha de:

- .1 contar con fuentes establecidas de información relativa a la seguridad de la navegación en aguas nacionales;
- .2 disponer de enlaces de comunicación eficaces, como teléfono, correo electrónico, facsímil, Internet, télex, etc., con el coordinador de NAVAREA/subzona y con los coordinadores nacionales de zonas vecinas; y
- .3 tener acceso a sistemas que permitan la transmisión a la zona nacional bajo su responsabilidad.

3.6 Responsabilidades del coordinador nacional

3.6.1 El coordinador nacional ha de:

- .1 esforzarse por estar al corriente de cuanto pueda afectar considerablemente a la seguridad de la navegación dentro de la zona nacional bajo su responsabilidad;
- .2 evaluar toda la información, tan pronto como la reciba, con ayuda de sus conocimientos especializados, determinando si es pertinente para la navegación en la zona nacional bajo su responsabilidad;
- .3 seleccionar la información que se vaya a transmitir de conformidad con las orientaciones que figuran en el párrafo 4.2;
- .4 redactar los mensajes de los radioavisos costeros de conformidad con lo dispuesto en el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima;
- .5 dirigir y controlar la transmisión de los radioavisos costeros, conforme a lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado;

- .6 enviar directamente a su coordinador de NAVAREA y/o los coordinadores nacionales vecinos por los medios más rápidos de que disponga, los radioavisos costeros y la información conexas pertinente que requieran mayor difusión;
- .7 transmitir los boletines vigentes como mínimo una vez por semana a una hora regular programada;
- .8 difundir la anulación de radioavisos costeros que han perdido su validez;
- .9 servir de punto central de contacto para cuestiones relacionadas con los radioavisos náuticos dentro de la zona nacional bajo su responsabilidad;
- .10 fomentar la aplicación de las normas y prácticas internacionales establecidas para la difusión de radioavisos náuticos dentro de la zona nacional bajo su responsabilidad;
- .11 supervisar las transmisiones que se efectúen para cerciorarse de que los radioavisos se han transmitido correctamente;
- .12 mantener un registro de los datos de las fuentes en relación con los radioavisos costeros de conformidad con las prescripciones de la Administración nacional del coordinador nacional; y
- .13 tener en cuenta que la planificación para contingencias es necesaria.

4 RADIOAVISOS NÁUTICOS PARA EL SISTEMA MUNDIAL DE RADIOAVISOS NÁUTICOS

4.1 Generalidades

4.1.1 Los radioavisos náuticos se emiten en cumplimiento de lo dispuesto en la regla V/4 del Convenio SOLAS y contienen información que puede tener una relación directa con la seguridad de la vida humana en el mar. Una característica esencial de los radioavisos náuticos es que frecuentemente están basados en información incompleta o sin confirmar, lo que los navegantes deben tener en cuenta al decidir qué nivel de fiabilidad darle a la información que contienen.

4.1.2 Para que surtan el efecto necesario en el navegante, es esencial presentar la información pertinente de manera oportuna, en un formato normalizado que sea CLARO, BREVE y SIN AMBIGÜIDADES. Esto puede lograrse utilizando mensajes estructurados en los que el texto se ajuste a un formato normalizado, como puede verse en las secciones 6 y 7 del presente Manual.

4.1.3 Los recursos de que disponen las Administraciones y los navegantes son extremadamente limitados, por lo que sólo se ha de transmitir información que sea vital para que los buques puedan navegar de manera segura. Para comunicar a los buques otra información menos urgente una vez que hayan llegado a puerto se cuenta con los avisos a los navegantes y otros medios. La información de naturaleza puramente administrativa no se deberá transmitir nunca en las horas de emisión de los radioavisos náuticos internacionales.

4.1.4 Existen cuatro tipos de radioavisos náuticos: radioavisos de NAVAREA, radioavisos de subzona, radioavisos costeros y radioavisos locales. Las orientaciones y la coordinación del WNWWS sólo se refieren a tres de ellos:

- .1 los radioavisos de NAVAREA;
- .2 los radioavisos de subzona; y
- .3 los radioavisos costeros.

4.1.5 Los radioavisos náuticos deberían seguir vigentes hasta que los anule el coordinador que los emite. Los radioavisos náuticos se deberían transmitir mientras la información correspondiente sea válida; sin embargo, si los navegantes ya disponen de la información por otros medios, por ejemplo los avisos a los navegantes, entonces se podrán dejar de transmitir tras un periodo de seis semanas.

4.1.6 La información mínima que un navegante necesita en un radioaviso náutico es el "peligro" y la "situación". Es común, no obstante, incluir detalles suficientes para permitir cierta libertad de movimiento a proximidad del peligro. Esto significa que el mensaje debería proporcionar datos adicionales suficientes para que el navegante pueda reconocer el peligro y evaluar las repercusiones para la navegación de su buque.

4.1.7 De ser conocida, se debería indicar en el texto del radioaviso náutico la duración del suceso por el cual se envió.

4.1.8 Algunos de los temas de radioavisos náuticos enumerados en el párrafo 4.2.3 (por ejemplo, hielos a la deriva y avisos de tsunami) quizá también sean adecuados para su inclusión en radioavisos o pronósticos de METAREA. En este caso, debe existir la coordinación adecuada entre los coordinadores de zonas NAVAREA y METAREA pertinentes.

4.2 Radioavisos de NAVAREA

4.2.1 Los radioavisos de NAVAREA proporcionan la información indicada a continuación que los navegantes de altura necesitan para navegar con seguridad. Se incluye, en especial, información sobre nuevos riesgos para la navegación y fallos de ayudas náuticas importantes, así como información que pueda hacer necesario modificar las derrotas previstas.

4.2.2 Los radioavisos costeros se transmiten a través del servicio internacional NAVTEX o del servicio internacional SafetyNET, cuando se haya implantado éste en lugar del NAVTEX. No se vuelven a transmitir normalmente como radioaviso NAVAREA a menos que se consideren lo suficientemente importantes como para que los navegantes deban estar al corriente de ellos antes de entrar en una zona de servicio NAVTEX. El coordinador nacional evaluará la importancia de la información a fin de considerarla como radioaviso NAVAREA, mientras que el coordinador de zonas NAVAREA tomará la determinación definitiva.

4.2.3 Se considera que los temas siguientes son apropiados para que se transmitan en los radioavisos de NAVAREA. La lista no es exhaustiva y deberá considerarse sólo como orientación. Presupone además que en un aviso a los navegantes no se ha difundido previamente información lo bastante precisa sobre estos asuntos. Cuando sea posible, los radioavisos relativos a eventos previstos, en particular los indicados en 4.2.3.13, se deberían difundir inicialmente con un mínimo de cinco días de anticipación haciendo referencia a las publicaciones nacionales pertinentes en el radioaviso:

- .1 averías en las luces, señales de niebla y boyas que afecten a las vías de navegación principales;

- .2 presencia de restos peligrosos de naufragios en las vías de navegación principales o cerca de ellas y, si procede, su balizamiento;
- .3 establecimiento de nuevas e importantes ayudas a la navegación o de cambios de consideración en las ya existentes, cuando lo uno o lo otro pueda crear confusión para la navegación;
- .4 presencia de remolques grandes y de difícil gobierno en aguas congestionadas;
- .5 obstáculos a la deriva potencialmente peligrosos (incluidos buques derrelictos, hielos, minas, contenedores y otros objetos de gran tamaño de más de 6 metros de eslora);
- .6 zonas en las que se realizan operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) o de lucha contra la contaminación (para que se eviten dichas zonas);
- .7 presencia de rocas, bancos, arrecifes y restos de naufragio recién descubiertos y que probablemente constituyen un peligro para la navegación y, si procede, su balizamiento;
- .8 modificación o suspensión inesperadas de derrotas establecidas;
- .9 actividades de tendido de cables o conductos, reconocimientos sísmicos, remolque de grandes objetos sumergidos destinados a exploraciones de investigación o geofísicas, empleo de sumergibles con o sin tripulación u otras operaciones submarinas que puedan constituir un peligro en las vías de navegación o cerca de ellas;
- .10 establecimiento de instrumentos científicos y de investigación en las vías de navegación o a proximidad de éstas;
- .11 establecimiento de estructuras mar adentro en las vías de navegación o cerca de ellas;
- .12 fallo importante de los servicios de radionavegación y de los servicios radioeléctricos o por satélite en tierra de información sobre seguridad marítima;
- .13 información relativa a eventos que puedan afectar a la seguridad de la navegación, a veces en zonas extensas, tales como ejercicios navales, lanzamientos de misiles, misiones espaciales, pruebas nucleares, zonas de vertimiento de municiones, etc.;
- .14 anomalías de funcionamiento detectadas en los SIVCE, incluidas cuestiones relativas a las CNE;
- .15 actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques;
- .16 tsunamis y otros fenómenos naturales, tales como fluctuaciones anormales en el nivel del mar;

- .17 información sobre asesoramiento sanitario de la Organización Mundial de la Salud (OMS); y
- .18 prescripciones relacionadas con la protección¹¹.

4.3 Radioavisos de subzona

4.3.1 Los radioavisos de subzona transmiten información necesaria para la seguridad de la navegación dentro de una subzona. Incluyen normalmente todos los temas enumerados en el párrafo 4.2.3 *supra*, pero que afectan únicamente a la subzona.

4.4 Radioavisos costeros

4.4.1 Los radioavisos costeros difunden información necesaria para la seguridad de la navegación en zonas más allá de la boya de paso o de la estación de práctico y no se deberían circunscribir a las vías de navegación principales. Si en una zona se presta el servicio NAVTEX, este servicio debería transmitir radioavisos náuticos en toda la zona de servicio NAVTEX. Si en dicha zona no se presta el servicio NAVTEX, será necesario incluir en las transmisiones del servicio internacional SafetyNET todos los radioavisos pertinentes para las aguas costeras que se extiendan hasta 250 millas de la costa.

4.4.2 Los radioavisos costeros deberían contener, como mínimo, los elementos enumerados en el párrafo 4.2.3.

4.5 Radioavisos locales

4.5.1 Los radioavisos locales transmiten información que cubre las aguas costeras, a menudo dentro de los límites de jurisdicción de una autoridad portuaria. Se transmiten por medios distintos de los servicios NAVTEX y SafetyNET y complementan los radioavisos costeros dando información detallada en aguas costeras.

5 ESTRUCTURA DE LOS RADIOAVISOS NÁUTICOS

5.1 Numeración

5.1.1 Los radioavisos náuticos de cada serie se deberían numerar por orden cronológico a lo largo del año civil, comenzando por el 1/AA a las 00 00 horas UTC del 1 de enero.

5.1.2 Los radioavisos náuticos se deberían transmitir en orden numérico inverso durante las transmisiones previstas.

5.2 Idioma

5.2.1 Todos los radioavisos de NAVAREA, de subzona y costeros se deberían transmitir solamente en inglés en los servicios internacionales NAVTEX y SafetyNET, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.706(17) de la OMI, enmendada.

5.2.2 Además de las transmisiones requeridas en inglés, los radioavisos de NAVAREA, de subzona y costeros, pueden transmitirse en un idioma nacional utilizando los servicios NAVTEX y SafetyNET y/u otros medios.

¹¹ De conformidad con las prescripciones del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

5.2.3 Los radioavisos locales se pueden emitir en el idioma nacional y/o en inglés.

5.3 Mensajes "sin avisos"

5.3.1 Cuando no haya radioavisos náuticos que transmitir en un horario de transmisión previsto, se debería transmitir un mensaje breve sin número a fin de identificar la transmisión e informar a los navegantes de que no hay tráfico de mensajes de radioavisos náuticos.

5.4 Elementos normalizados de los mensajes

5.4.1 La información mínima que requiere un navegante para evitar un peligro es:

PELIGRO + SITUACIÓN GEOGRÁFICA

No obstante, se suelen añadir observaciones adicionales a fin de proporcionar suficientes detalles complementarios que permitan determinar claramente la gravedad del peligro y que permitan a los navegantes reconocer el peligro y evaluar los efectos que puede tener en la navegación. Se debería incluir la hora, fecha y la duración del suceso si se dispone de esta información.

5.4.2 Los mensajes pueden tener un máximo de tres partes: preámbulo, aviso y colofón. Las secciones 6 y 7 del Manual contienen orientación sobre la manera correcta de redactar cada parte del aviso a fin de lograr el máximo efecto con un tiempo mínimo de transmisión.

5.4.3 El texto de los radioavisos náuticos debería contener elementos concretos del mensaje, identificados y ordenados por los números de referencia que aparecen en la figura 4 y que se exponen en más detalle en la sección 6. El formato y la estructura de los mensajes debería ser tal que cada elemento del mensaje comience en una nueva línea.

5.4.4 Las primeras palabras del texto de cada mensaje de aviso serán siempre el identificador de la serie de mensaje, seguido del número consecutivo; esto podrá estar precedido en una línea aparte por la hora de creación del mensaje.

5.5 Cuadro de elementos de los mensajes

CUADRO DE ELEMENTOS DE LOS MENSAJES		
Parte	Nº de referencia¹²	Elementos del mensaje
Preámbulo	1	Identificador de serie de mensaje
	2	Zona general
	3	Localidad
	4	Número de carta
Aviso	5	Cuestión clave
	6	Situación geográfica
	7	Observaciones adicionales
Colofón	8	Detalles de anulación

Figura 4: Cuadro de elementos de los mensajes que muestra los elementos normalizados de cada parte de un mensaje

¹² El número de referencia NO debe incluirse como parte del texto del mensaje.

6 FORMATO DE LOS MENSAJES DE LOS RADIOAVISOS NÁUTICOS

Parte 1 – PREÁMBULO

Elemento normalizado 1 del mensaje – IDENTIFICADOR DE SERIE DEL MENSAJE

Las primeras palabras del texto de los mensajes de aviso deberían ser siempre el indicador de la serie del mensaje, seguido del número consecutivo (N/AA)

RADIOAVISO DE NAVAREA:

NAVAREA III 496/14;
NAVAREA VII 42/14

RADIOAVISO DE SUBZONA:

BALTIC SEA NAV WARN 009/14

RADIOAVISO COSTERO:

AVURNAV TOULON 1015/14;
WZ 345/14

Notas:

- i) La numeración comienza cada año civil en el número 1/AA (no es necesario añadir ceros antes del número)
- ii) Para los radioavisos costeros la numeración no es la misma que en el número NAVTEX B₃B₄.

Elemento normalizado 2 del mensaje – ZONA GENERAL

La zona general debería ser suficiente para identificar qué gran región geográfica afecta el mensaje. El nombre geográfico que se utilice para denominar la zona general debería ser un nombre que figure en cartas y publicaciones náuticas.

RADIOAVISO DE NAVAREA:

"NORTH SEA" o "MALACCA STRAIT" sería correcto, mientras que "NORTH AMERICA, EAST COAST" es demasiado general.

RADIOAVISO DE SUBZONA:

GULF OF FINLAND

RADIOAVISO COSTERO:

BAY OF BISCAY;
CANTABRICO

Notas:

- i) Si fuera apropiado podrían utilizarse las zonas de pronósticos meteorológicos establecidas como se definen en la publicación N° 9, volumen D de la OMM y que también figuran en varias publicaciones náuticas.
- ii) En el caso de un suceso que afecta a la totalidad de una zona NAVAREA, es decir el fallo de un satélite o de sistemas de determinación de la situación terrestre, se debería utilizar una sigla de identificación de ayuda náutica como "GPS", "LORAN", en vez de una zona general.

Elemento normalizado 3 del mensaje – LOCALIDAD

La localidad se debería indicar de manera tal que permita al navegante darse cuenta que radioavisos afectan a su travesía sin tener que representarla gráficamente. Solamente será necesario estipular la localidad cuando se considere necesario reducir la zona general. El nombre geográfico que se seleccione como localidad deberá figurar en cartas y publicaciones náuticas.

RADIOAVISO DE NAVAREA:

NORTHERN GRAND BANKS;
PINANG APPROACH

RADIOAVISO DE SUBZONA:

STORA MIDDELGRUND

RADIOAVISO COSTERO:

BARRA DE PARANAGUA – CANAL DA GALHETA

Nota:

- i) Si fuera adecuado podrán utilizarse las zonas establecidas de pronósticos meteorológicos como se definen en la publicación N° 9, volumen D de la OMM y que también figuran en varias publicaciones náuticas.

Elemento normalizado 4 del mensaje– NÚMERO DE CARTA

En el caso de elementos que figuran en cartas, se debería hacer referencia a una carta nacional (no necesariamente la de mayor escala), indicando la abreviatura del Estado y el número de carta. Si la carta tiene un número internacional, se debería indicar dicho número.

Es posible que no se necesite un número de carta para las operaciones marítimas, los peligros móviles o los eventos que afectan a una zona marítima más amplia. Si no se utiliza un número de carta se tendrá especial cuidado en definir la zona general y la localidad.

RADIOAVISO DE NAVAREA:

Chart INDIA 32 (INT 754)

Notas:

- i) Los radioavisos podrán referirse a una carta náutica electrónica (CNE). En dichos casos, podrán citarse los números de celda CNE, por ejemplo, ENC: US3AK7RM
- ii) El número de carta o de celda CNE no son obligatorios para los radioavisos costeros que solamente se transmiten en la vecindad del peligro.

Parte 2 – AVISO

Elemento normalizado 5 del mensaje – CUESTIÓN CLAVE

Se considera que las cuestiones clave mencionadas en el párrafo 4.2.3 son adecuadas para transmitir dicha información como radioavisos de NAVAREA, de SUBZONA, o COSTEROS. Véanse los ejemplos en la sección 7.

Elemento normalizado 6 del mensaje– SITUACIÓN GEOGRÁFICA

La situación geográfica siempre se debería dar en grados y minutos o en grados, minutos y décimas de minuto en el siguiente formato:

Latitud: GG-MMN o GG-MMS
Longitud: GGG-MME o GGG-MMW

o

Latitud: GG-MM.mmN o GG-MM.mmS
Longitud: GGG-MM.mmE o GGG-MM.mmW

p.ej.: 07-08N 039-17W
32-18.65S 165-02.81E

Siempre deberían ponerse ceros a la izquierda. Para la longitud se utilizan tres cifras.

La situación geográfica debería darse normalmente utilizando el dátum del WGS 84, sino debería indicarse el dátum en el radioaviso (por ejemplo, si la carta indicada en el radioaviso está basada en otro dátum).

Para los avisos que informan de la presencia de restos de naufragios o rocas, bancos o arrecifes descubiertos recientemente (véanse los párrafos 4.2.3.2 y 4.2.3.7) la palabra "LOCATED" solamente debería utilizarse cuando la situación de un peligro ha sido confirmada por un levantamiento hidrográfico. En todos los demás casos debería utilizarse la palabra "REPORTED".

La situación se debería dar solamente hasta el nivel de precisión necesario. En muchos casos esto será inferior a la precisión conocida. Por ejemplo, al señalar la situación de un elemento que figura en las cartas, por lo general será suficiente citar la situación redondeada al minuto más próximo de latitud y longitud. Al transmitir la situación de nuevos peligros se debería utilizar la mayor precisión disponible (hasta un máximo de 0,01 minutos). Siempre se debería utilizar el mismo nivel de precisión para la latitud y para la longitud.

Al definir los límites de un polígono, las situaciones deberían enumerarse en sentido horario comenzando por el ángulo noroccidental.

Las zonas circulares deberían definirse mediante un radio desde un solo punto, en millas marinas.

El uso de la palabra "POSITION" o "POS" no es necesario.

Elemento normalizado 7 del mensaje – OBSERVACIONES ADICIONALES

Las observaciones adicionales pueden utilizarse para proporcionar suficientes detalles adicionales a fin de identificar claramente la gravedad del peligro y para ayudar a los navegantes a RECONOCER y EVALUAR el efecto que tiene en la navegación.

Las distancias se deberían citar en millas marinas, con una cifra decimal.

Si se sabe la hora, la fecha y la duración del suceso, se deberían incluir estos datos. La norma horaria para los radioavisos náuticos siempre debería ser la UTC (véase el párrafo 2.2.1.40).

El formato aceptado para un grupo fecha-hora en el texto de un mensaje es el siguiente: DDHHMM UTC MoMoMo AA; p. ej., 231642 UTC JUN 14

Parte 3 – COLOFÓN**Elemento normalizado 8 del mensaje – DETALLES DE ANULACIÓN**

Los detalles de anulación se deberían proporcionar en un mensaje que incluye un marco temporal definitivo; la hora de anulación debería ser una hora después de que finalice el suceso o un día después si no se sabe dicha hora con precisión.

Solamente debería incluirse una razón para la anulación si esto es de utilidad para el navegante, y puede estipularse brevemente.

Los mensajes de anulación pueden ser mensajes "independientes", y solamente referirse a la anulación de un mensaje previo, como los ejemplos A y B *infra*.

Si se incluyen detalles de anulación relacionados con el asunto del mensaje, se recomienda que se utilicen números de párrafo a fin de distinguir claramente entre el asunto del mensaje y los detalles de la anulación, como puede verse en el ejemplo C, más abajo.

Cuando un mensaje se anula automáticamente inmediatamente, es decir, que es un mensaje sin avisos, debería incluirse "SELF CANCELLING" justo antes del texto principal, como en el ejemplo D *infra*.

La palabra "MESSAGE" puede abreviarse a "MSG".

Ejemplos	Observaciones
A. CANCEL NAVAREA IV 123/14 AND THIS MSG.	
B. CANCEL ESTONIAN NAV WARN 87/14. ESTONIAN NOTICES TO MARINERS 520/14 REFERS.	

<p>C.</p> <p>1. MESSAGE TEXT – EVENT OF KNOWN DURATION.</p> <p>2. CANCEL THIS MSG DDHHMM UTC MoMoMo YY.</p>	<p>Se debe escoger una hora para los mensajes que se anulan automáticamente (ejemplo C) que es una hora después de la conclusión del suceso o un día después si no se sabe esta hora con precisión.</p>
<p>D.</p> <p>SELF CANCELLING. NO NAVAREA XIII WARNINGS TO BROADCAST AT DTG.</p>	

7 ORIENTACIONES Y EJEMPLOS PARA LOS RADIOAVISOS NÁUTICOS POR TIPO DE PELIGRO (SEGÚN SE ENUMERAN EN 4.2.3)

Nota: Todos los radioavisos de zona NAVAREA, todos los radioavisos de subzona y todos los radioavisos costeros se deberían difundir en inglés únicamente en el marco de los servicios NAVTEX y SafetyNET internacionales, de conformidad a lo dispuesto en la resolución A.706(17), enmendada.

1. Averías en las luces, señales de niebla y boyas que afecten a las vías de navegación principales.

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes).

FAROS, BALIZAS, BUQUES FARO

Descripción normalizada	Observaciones
UNLIT	<i>Utilizar "UNLIT" en lugar de:</i> Out, Extinguished, Not Burning, Not Working.
LIGHT UNRELIABLE	<i>Utilizar "LIGHT UNRELIABLE" en lugar de:</i> Weak, Dim, Low Power, Fixed, Flashing Incorrectly, Out of Character, Incorrect colour of light, Sector limits unreliable. Véase la nota iv.
DAMAGED	Utilizar únicamente en caso de avería grave, por ejemplo, la pérdida de funciones importantes. Véase la nota vi.
DESTROYED	No utilizar la expresión: 'Temporarily destroyed'.
RACON INOPERATIVE	
CHANGED TO FLASH THREE 20 SECONDS 14 METRES 16 MILES	Modificación PERMANENTE de la apariencia. Véanse las notas v y viii.
TEMPORARILY CHANGED TO QUICK YELLOW 12 MILES	Modificación TEMPORAL. No utilizar para un faro de reserva enumerado en el cuaderno de faros. Véase la nota ix.
MOVED 0.3 MILES NORTH TO 63-14.8N 022-15.6E	Utilizar únicamente para pequeños cambios de posición. No dar la antigua posición geográfica. Indicarla dando la dirección y distancia aproximadas. Véase la nota x.
RE-ESTABLISHED	Cuando anteriormente en la carta o en el cuaderno de faros se indicaba "DESTROYED" o "TEMPORALY REMOVED". Véase la nota xi.
PERMANENTLY DISCONTINUED	Utilizar cuando se ha eliminado.
TEMPORARILY REMOVED	Utilizar cuando la ayuda a la navegación se ha eliminado temporalmente (por ejemplo, a fines de mantenimiento).

Notas:

- i) Utilizar los nombres que figuran en las CARTAS y no los que figuran en el CUADERNO DE FAROS.
- ii) No se exige el número en el CUADERNO DE FAROS.
- iii) La SITUACIÓN se redondea normalmente al minuto más próximo para los faros existentes.
- iv) Dada la naturaleza fundamental de los radioavisos náuticos que se basan a menudo en información incompleta o sin confirmar, no es necesario utilizar la palabra "REPORTED" en el caso de avería de los faros. Si la información no está confirmada se utilizará la expresión "LIGHT UNRELIABLE".
- v) Indicar siempre TODAS LAS CARACTERÍSTICAS DE UN FARO para evitar la confusión en cuanto a lo que se ha modificado.
- vi) Las averías de las SEÑALES CIEGAS no justifican normalmente la difusión de un radioaviso náutico.
- vii) No iniciar la difusión de un radioaviso náutico para solicitar información sobre un faro no vigilado.
- viii) Utilizar las descripciones de las luces que figuran en el cuadro titulado LUCES - GLOSARIO DE TÉRMINOS.
- ix) Es de esperar la utilización de una luz de reserva que figure en el cuaderno de faros. Sólo será necesario transmitir un radioaviso náutico cuando haya un cambio en la apariencia, por ejemplo, reducción del alcance.
- x) Las distancias se deberían dar en millas marinas y decimales.
- xi) La expresión "RE-ESTABLISHED" sólo es adecuada para las luces que en la CARTA o en el CUADERNO DE FAROS se indicaban anteriormente como "DESTROYED" o "TEMPORALY REMOVED". Los radioavisos náuticos relativos a estas luces se anulan cuando la luz se vuelve a establecer. Sólo es necesario un nuevo radioaviso náutico si ha cambiado la apariencia o la situación.
- xii) Las abreviaturas del cuadro INT 1 para la apariencia de las luces son adecuadas únicamente para las transmisiones NAVTEX o SafetyNET. Para las transmisiones de voz se deberían utilizar los términos para las luces que figuran en el cuadro titulado LUCES - GLOSARIO DE TÉRMINOS.

LUCES – GLOSARIO DE TÉRMINOS

CLASE DE LUZ	Descripción para la transmisión de mensajes de TEXTO	Descripción para la transmisión de mensajes de VOZ
Fija (luz continua)	F	Fixed
De ocultaciones (la duración total de la luz es superior a la duración total de la oscuridad) De ocultaciones sencillas De ocultaciones en grupos De grupos complejos de ocultaciones	OC OC(2) OC(2+3)	Occulting Occulting two Occulting two plus three
Isofase (periodos de luz y de oscuridad iguales)	ISO	Iso
De destellos (la duración total de la oscuridad es superior a la duración total de la luz) Destellos sencillos Destellos largos De grupos de destellos De grupos complejos de destellos	FL LFL FL(3) FL(2+1)	Flash Long flash Flash three Flash two plus one

CLASE DE LUZ	Descripción para la transmisión de mensajes de TEXTO	Descripción para la transmisión de mensajes de VOZ
Centellante (50 a 79 destellos – 50 o 60 destellos por minuto, en general) Centellante continua Centellante en grupos Centellante interrumpida	Q Q(3) IQ	Quick flash Quick flash three Interrupted quick flash
Centellante rápida (80 a 159 destellos – 100 o 120 destellos por minuto, en general) Centellante rápida continua Centellante rápida en grupos Centellante rápida interrumpida	VQ VQ(3) IVQ	Very quick flash Very quick flash three Interrupted very quick flash
Centellante ultrarrápida (160 destellos o más, 240 o 300 destellos por minuto, en general) Centellante ultrarrápida continua Centellante ultrarrápida interrumpida	UQ IUQ	Ultra quick flash Interrupted ultra quick flash
Código Morse	MO(K)	Morse Kilo
Fija y de destellos	FFL	Fixed and flashing
Alternativa	ALWR	Alternating

ELEVACIÓN en METROS o PIES, por ejemplo, 14 METRES o 21 FEET

PERIODO en SEGUNDOS, por ejemplo, 15 SECONDS o 15 SEC (no S)

ALCANCE en millas marinas		Abreviaturas internacionales	ALCANCE para la transmisión
Alcance sencillo	ej.	15M	15 MILES
2 alcances	ej.	14/12M	14 AND 12 MILES
3 o más alcances	ej.	22–18M	22 TO 18 MILES (Basta con el alcance más corto)

BOYAS, BOYAS DE NAVEGACIÓN GRANDES, SUPERBOYAS

Descripción normalizada	Observaciones
UNLIT	<i>Utilizar "UNLIT" en lugar de: Out, Extinguished, Not Burning, Not Working. See Note iv.</i>
LIGHT UNRELIABLE	<i>Utilizar "LIGHT UNRELIABLE" en lugar de: Weak, Dim, Low power, Fixed, Out of Character, Irregular, Reduced power.</i>
DAMAGED	No hacer nada cuando se trate de las marcas de tope o los reflectores de radar. Utilizar únicamente en caso de avería grave, por ejemplo, la pérdida de funciones importantes.
OFF STATION	No se encuentra en el lugar indicado en la carta, pero está aún a proximidad del emplazamiento original. Se puede indicar la situación real si se conoce.
MISSING	No se encuentra en la posición indicada y ha desaparecido.
TEMPORARILY CHANGED	
MOVED 0.3 MILES NORTH TO 63-14.8N 022-15.6E	Utilizar únicamente para pequeños cambios de posición. No dar la antigua posición geográfica. Indicarla dando la dirección y distancia aproximadas. Véase la nota viii.
PERMANENTLY DISCONTINUED	Utilizar cuando se ha eliminado.
TEMPORARILY REMOVED	Utilizar cuando la ayuda a la navegación se ha eliminado temporalmente (por ejemplo, a fines de mantenimiento).
RE-ESTABLISHED	Cuando anteriormente en la carta o en el cuaderno se indicaba como "DESTROYED" o "TEMPORALY REMOVED". Véase la nota viii.
Notas:	
<p>i) La SITUACIÓN se redondea normalmente al minuto más próximo para las boyas, boyas de navegación grandes y las superbayas.</p> <p>ii) Utilizar las descripciones de las luces que figuran en el cuadro titulado LUCES - GLOSARIO DE TÉRMINOS.</p> <p>iii) NO describir el tipo de boya, por ejemplo, North Cardinal buoy, Port Hand buoy, salvo en el caso que la boya no tenga nombre.</p> <p>iv) Se podrá añadir la palabra "UNLIT" a la palabra "DAMAGED", por ejemplo "DAMAGED AND UNLIT".</p> <p>v) Se podrán utilizar las expresiones "LANBY" (boya de navegación grande) o "SUPERBUOY" en lugar de "BUOY" cuando proceda.</p> <p>vi) Las abreviaturas del cuadro INT 1 para la apariencia de las luces son adecuadas únicamente para las transmisiones NAVTEX o SafetyNET. Para las transmisiones de voz se deberían utilizar los términos para las luces que figuran en el cuadro titulado LUCES - GLOSARIO DE TÉRMINOS.</p> <p>vii) Se podrá utilizar la palabra "REPORTED" para la información no confirmada relativa a las boyas.</p> <p>viii) Las distancias se deberían dar en millas marinas y decimales.</p> <p>ix) La expresión "RE-ESTABLISHED" sólo es adecuada para las boyas que en la CARTA o en el CUADERNO se indicaban anteriormente como "DESTROYED" o "TEMPORALY REMOVED". Los radioavisos náuticos relativos a estas boyas se anulan cuando la boya se vuelve a establecer. Sólo es necesario un nuevo radioaviso náutico si ha cambiado la apariencia o la situación.</p>	

BALIZAMIENTO – GLOSARIO DE TÉRMINOS

BALIZAMIENTO DE LA IALA		Observaciones
PORT HAND BUOY (boya de babor) STARBOARD HAND BUOY (boya de estribor) NORTH CARDINAL BUOY (boya cardinal norte) EAST CARDINAL BUOY (boya cardinal este) SOUTH CARDINAL BUOY (boya cardinal sur) WEST CARDINAL BUOY (boya cardinal oeste) ISOLATED DANGER BUOY (boya de peligro aislado) SAFE WATER BUOY (boya de aguas seguras) SPECIAL BUOY (boya especial) EMERGENCY WRECK MARKING BUOY (boya de emergencia para la señalización de naufragios)		No es necesaria una descripción completa de la luz y el color para las balizas normalizadas de la IALA. Se puede utilizar la palabra "lightbuoy" para indicar que la baliza dispone de luz.
OTRAS BOYAS		
COLORES	CONFIGURACIÓN	FORMA/TIPO
RED (rojo) BLACK (negro) WHITE (blanco) GREEN (verde) YELLOW (amarillo) BLUE (azul)	CHEQUERED (de cuadros) HORIZONTALLY STRIPED (rayas horizontales) VERTICALLY STRIPED (rayas verticales)	CAN (cilíndrica) CONICAL (cónica) (<i>no utilizar OGIVAL o NUN</i>) PILLAR (de castillete) SPAR (de espeque) SPHERICAL (esférica) WRECK (de naufragio) CABLE (de orinque) (<i>no utilizar TELEGRAPH</i>) MOORING (de amarre) DANGER ZONE (de zona de peligro) ODAS (SADO) SPM (amarre a un solo punto) DART (flecha)

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.1

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIII 145/14
2. Zona general	SEA OF OKHOTSK.
3. Localidad	WESTERN PART.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	ISOLATED DANGER BUOY 54-49.9N 142-04.1E
6. Posición geográfica	MISSING.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 346/14
2. Zona general	AUSTRALIA NORTH EAST COAST.
3. Localidad	ARCHER POINT.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	LIGHT 15-35.6S 145-19.7E UNRELIABLE.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 23/14
2. Zona general	SOUTHERN NORTH SEA.
3. Localidad	VICTOR GAS FIELD.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	PLATFORM 49/22-JD 53-19.6N 002-21.8E FOG SIGNAL
6. Posición geográfica	INOPERATIVE.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 345/14
2. Zona general	MOZAMBIQUE CHANNEL.
3. Localidad	PORT OF MAPUTO.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	BAIXO RIBEIRO LIGHT 25-54.6S 032-48.1E UNLIT.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IX 12/14
2. Zona general	RED SEA, EGYPT.
3. Localidad	GULF OF AQABA, STRAIT OF TIRAN.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WEST CARDINAL BUOY 27-59.4N 034-29.1E RACON
6. Posición geográfica	INOPERATIVE.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

2. Presencia de restos peligrosos de naufragios en las vías de navegación principales o cerca de ellas y, si procede, su balizamiento

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 2, 3, 4, 5 y 6**, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Descripción normalizada	Observaciones
DANGEROUS WRECK REPORTED	La situación notificada no está confirmada. Véase la nota i.
DANGEROUS WRECK LOCATED	Situación confirmada, normalmente mediante levantamiento.

Notas:

- i) La expresión "Position Approximate (PA)" no es adecuada ya que todos los peligros "reported" (notificados) tendrán una situación aproximada por definición.
- ii) Las observaciones se pueden completar añadiendo, por ejemplo: ". . . MARKED BY SOUTH CARDINAL BUOY 0.2 MILES SOUTHWARD" o "GUARD VESSEL VALIENT STATIONED CLOSE SOUTH EXHIBITING RACON MO(D)"
- iii) Las medidas adecuadas que habrá que tomar cuando se reciba información sobre restos de naufragio dependerán de la ubicación de los restos así como de su profundidad (y, por consiguiente, el peligro relativo que presentan para la navegación). Generalmente, cualquier resto de naufragio que se encuentre a una profundidad de 30 metros o menos deberá ser objeto de un radioaviso náutico.
- iv) Sólo debe indicarse la situación y la profundidad hasta el nivel de precisión del que se pueda estar seguro. Por ejemplo, la situación de restos de naufragio que hayan sido objeto de un levantamiento completo podrá indicarse con dos cifras decimales y la profundidad hasta 0,1 m. Por otro lado, en caso de informes sobre un buque que ha sido abandonado (en una situación conocida) y se ha hundido unas horas más tarde, la situación y la profundidad pueden ser vagas.
- v) No es necesario incluir el nombre de los restos de naufragio, sin embargo, se pueden incluir detalles sobre el tipo de buque en las observaciones adicionales si se estima pertinente, por ejemplo, "Super Tanker" o "Fishing Vessel with nets", etc.

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.2

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA III 45/14
2. Zona general	TUNISIA, EAST COAST.
3. Localidad	RADE DE SFAX.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK REPORTED IN VICINITY 34-41.5N 010-54.0E.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 110/14
2. Zona general	SOUTHERN NORTH SEA.
3. Localidad	SWARTE BANK.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK LOCATED 53-26.02N 002-08.40E MARKED BY
6. Posición geográfica	NORTH, SOUTH, EAST AND TWO WEST CARDINAL
7. Observaciones adicionales	LIGHTBUOYS, THE MOST WESTERLY ONE FITTED WITH
8. Detalles de anulación	RACON MO(D).

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XVI 95/14
2. Zona general	PERU.
3. Localidad	PAITA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK LOCATED 05-04.8N 081-06.7W. EMERGENCY
6. Posición geográfica	WRECK MARKING BUOY ESTABLISHED 50 METRES SOUTH,
7. Observaciones adicionales	ALTERNATING OCCULTING BLUE AND YELLOW THREE
8. Detalles de anulación	SECONDS.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA V 56/14
2. Zona general	BRAZIL, SOUTH COAST.
3. Localidad	APPROACHES TO BAIA DE GUANABARA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	TUG ANGLIAN MONARCH STANDING BY WRECK 23-01.8S
6. Posición geográfica	043-08.3W. TUG IS EXHIBITING FLASHING BLUE
7. Observaciones adicionales	LIGHT.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VI 16/14
2. Zona general	ARGENTINA, EAST COAST.
3. Localidad	VALDES PENINSULA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK OF FISHING VESSEL REPORTED 42-05.75S 063-
6. Posición geográfica	22.00W.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

3. Establecimiento de nuevas e importantes ayudas a la navegación o de cambios de consideración en las ya existentes, cuando lo uno o lo otro pueda crear confusión para la navegación

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 2, 3, 4, 5 y 6**, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Descripción normalizada	Observaciones
ESTABLISHED	La utilización de la palabra ESTABLISHED indica que la posición y el funcionamiento de la ayuda nueva o modificada han sido confirmados con exactitud por la autoridad competente adecuada.
RE-ESTABLISHED	Cuando anteriormente en la carta o en el cuaderno se indicaba como "DESTROYED" o "TEMPORALY REMOVED". Véase la nota ix.

Notas:

- i) Utilizar los nombres que figuran en las CARTAS y no los que figuran en el CUADERNO.
- ii) No se exige el número en el CUADERNO.
- iii) La SITUACIÓN se redondea normalmente al minuto más próximo para los faros existentes.
- iv) Para las luces nuevas o situaciones modificadas se debe indicar la situación precisa en la CARTA, en grados, minutos y décimas de minuto (máximo dos cifras decimales).
- v) Indicar siempre TODAS LAS CARACTERÍSTICAS DE UN FARO para evitar la confusión en cuanto a lo que se ha modificado.
- vi) Las averías de las SEÑALES CIEGAS no justifican normalmente la difusión de un radioaviso náutico.
- vii) Utilizar las descripciones de las luces que figuran en el cuadro titulado LUCES - GLOSARIO DE TÉRMINOS.
- viii) Las distancias se deberían dar en millas marinas y decimales.
- ix) La expresión "RE-ESTABLISHED" sólo es adecuada para las ayudas que en la CARTA o en el CUADERNO se indicaban anteriormente como "DESTROYED" o "TEMPORALY REMOVED". Los radioavisos náuticos relativos a estas ayudas se anulan cuando la luz se vuelve a establecer. Sólo es necesario un nuevo radioaviso náutico si ha cambiado la apariencia o la situación.
- x) Para las boyas, boyas de navegación grandes y superboyas nuevas o situaciones modificadas se debe indicar la situación en la CARTA, en grados, minutos y décimas de minuto (máximo dos cifras decimales).
- xi) Las abreviaturas del cuadro INT 1 para la apariencia de las luces son adecuadas únicamente para las transmisiones NAVTEX o SafetyNET. Para las transmisiones de voz se deberían utilizar los términos para las luces que figuran en el cuadro titulado LUCES - GLOSARIO DE TÉRMINOS.

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.3

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 210/14
2. Zona general	JAMAICA, SOUTHWARDS.
3. Localidad	PEDRO BANK.
4. Número de la carta	CHART 26050
5. Tema clave	SOUTHWEST ROCK LIGHT, FL (3) 10 SECONDS 7
6. Posición geográfica	METRES 5M ESTABLISHED 16-47.55N 078-11.48W.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA V 23/14
2. Zona general	BRAZIL, SOUTH COAST.
3. Localidad	ILHA RASA SOUTHEASTWARD.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	1. EIGHT UNLIT LARGE SPHERICAL ORANGE BUOYS
6. Posición geográfica	ESTABLISHED WITHIN 1 MILE RADIUS OF 24-17.8S
7. Observaciones adicionales	042-39.8W. EXPLORATION IN PROGRESS WITHIN
8. Detalles de anulación	THIS AREA 15 APR TO 15 MAY 09.
	2. CANCEL THIS MSG 160300 UTC MAY 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 15/14
2. Zona general	AUSTRALIA - NORTH WEST COAST.
3. Localidad	PORT HEDLAND, NORTHWARDS.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	E2 SOUTH CARDINAL LIGHTBUOY ESTABLISHED 20-
6. Posición geográfica	03.08S 118-32.82E.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 245/14
2. Zona general	ENGLAND - WEST COAST.
3. Localidad	LIVERPOOL APPROACH.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	LIGHTBUOYS ESTABLISHED MARKING BURBO WINDFARM
6. Posición geográfica	CONSTRUCTION AREA.
7. Observaciones adicionales	A. WEST CARDINAL 53-30.21N 003-13.56W.
8. Detalles de anulación	B. WEST CARDINAL 53-29.70N 003-13.79W.
	C. SOUTH CARDINAL 53-28.22N 003-11.10W.

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 222/14
2. Zona general	SCOTLAND, EAST COAST
3. Localidad	CHART ____ (INT ____).
4. Número de la carta	Fife Ness Light, 56-16.7N 002-35.2W, CHANGED TO
5. Tema clave	FL(3) 20 SEC 14 METRES 16 MILES
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 6 – SIA (físico)
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 12/14
2. Zona general	SCOTLAND, NORTH-EAST COAST.
3. Localidad	APPROACHES TO INVERNESS.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	AIS AID TO NAVIGATION MMSI 992351072
6. Posición geográfica	ESTABLISHED AT RIFF BANK EAST LIGHT-BUOY 57-
7. Observaciones adicionales	38.38N 003-58.15W.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 7 – SIA (virtual)
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 12/14
2. Zona general	TORRES STRAIT
3. Localidad	CAPE YORK NORTHWESTWARD.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	HERALD PATCHES BUOY 10-30.16S 142-21.50E
6. Posición geográfica	TEMPORARILY REMOVED. VIRTUAL AIS AID TO
7. Observaciones adicionales	NAVIGATION STARBOARD HAND MARK MMSI 995036022
8. Detalles de anulación	ESTABLISHED AT THE SAME POSITION.

4. Presencia de remolques grandes y de difícil gobierno en aguas congestionadas

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 2, 3, 5, 6 y 7**, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes). El elemento 4 (Número de la carta) es opcional.

Descripción normalizada	Observaciones
LENGTH OF TOW	

Notas:	
i)	Deberían mantenerse comunicaciones regulares con los operadores del remolque para garantizar que el mensaje se anula rápidamente una vez que la operación ha concluido. Debería tenerse especial cuidado al considerar la posibilidad de incluir una hora o fecha de anulación para esta categoría de mensaje debido a los numerosos factores que podrían tener una incidencia en la ejecución de la operación.
ii)	El nombre y el tipo del remolcador y/o del objeto remolcado se deberían incluir cuando se conozcan.
iii)	Sólo es necesario incluir observaciones adicionales sobre la longitud y la velocidad del remolque cuando éstas son pertinentes o importantes.
iv)	Sólo deberían añadirse observaciones adicionales sobre la necesidad de un resguardo amplio "WIDE BERTH" si el operador lo solicita específicamente ya que éste siempre será necesario dada que la maniobrabilidad del remolcador y el objeto remolcado serán siempre restringidas.

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.4

Ejemplo 1	
Elemento del mensaje	
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 58/14
2. Zona general	SOUTH ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	CHART ____ (INT ____).
4. Número de la carta	TUG RIG DELIVERER WILL TOW VESSEL AGATE ISLAND
5. Tema clave	FROM RECIFE, BRAZIL TO CAPE TOWN, COMMENCING 09
6. Posición geográfica	JUN 14, ETA CAPE TOWN 09 JUL 14. LENGTH OF TOW
7. Observaciones adicionales	550 METRES WIDE BERTH REQUESTED.
8. Detalles de anulación	
Ejemplo 2	
Elemento del mensaje	
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 76/14
2. Zona general	KYUSHU - WEST COAST TO EASTERN CHINA SEA.
3. Localidad	CHART ____ (INT ____).
4. Número de la carta	TUG TOWING DRILLING RIG KURYU NR 3. DEPARTS
5. Tema clave	NAGASAKI KO ETD 010100 UTC JUL 14 TO EASTERN
6. Posición geográfica	CHINA SEA,
7. Observaciones adicionales	29-37.5N 125-49.8E, VIA 31-45N 128-51E. SPEED 5
8. Detalles de anulación	KNOTS. ETA 060300 UTC JUL 14. LENGTH OF TOW 1000 METRES.
Ejemplo 3	
Elemento del mensaje	
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIII 34/14
2. Zona general	SEA OF JAPAN.
3. Localidad	PROLIV LAPERUZA AND SAKHALIN NORTH EAST COAST.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	TUG TOWING DRILLING RIG PA-B 04,18 JUN 14 FROM
6. Posición geográfica	34-58.1N 128-48.3E TO 52-55.9N 143-29.9E, VIA
7. Observaciones adicionales	45-43.0N 141-58.0E, 45-45.0N 142-30.0E,
8. Detalles de anulación	45-49.0N 143-19.0E, 45-55.0N 143-40.0E, 52-52.0N 143-39.5E, LENGTH OF TOW 1000 METRES SPEED 4.2 KNOTS. ONE MILE BERTH REQUESTED.
Ejemplo 4	
Elemento del mensaje	
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA III 65/14
2. Zona general	BLACK SEA.
3. Localidad	ROMANIA.
4. Número de la carta	GSP KING TOWING PLATFORM JUPITER 060030 UTC AUG
5. Tema clave	14 FROM 44-31.9N 029-28.0E TO 44-35.9N 029-
6. Posición geográfica	21.5E.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	
Ejemplo 5	
Elemento del mensaje	
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 145/14
2. Zona general	SCOTLAND - EAST COAST.
3. Localidad	NOSS HEAD SOUTH-EASTWARDS TO KITTIWAKE OIL FIELD
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	TOW OF SEMI-SUBMERGED PIPELINE BUNDLE IN
6. Posición geográfica	PROGRESS IN VICINITY OF LINE JOINING:
7. Observaciones adicionales	58-30N 003-08W, 58-28N 001-51W, 58-16N 000-48W,
8. Detalles de anulación	58-05N 000-28W, 57-43N 000-11W AND 57-32N 000- 10E.

5. Obstáculos a la deriva potencialmente peligrosos (incluidos buques derrelictos, hielos, minas, contenedores y otros objetos de gran tamaño)

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 2, 3, 5, 6, 7 y 8**, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes). El elemento 4 (Número de la carta) es opcional.

Descripción normalizada	Observaciones
REPORTED	Se debería incluir SIEMPRE la hora del último informe de situación.
ADRIFT	
ADRIFT IN VICINITY	

Notas:

- i) Se recomienda que los radioavisos relativos a los objetos a la deriva peligrosos se autoanulen a las 72 horas.
- ii) Los objetos a la deriva (con la excepción de las minas) de longitud inferior a 6 metros no se consideran normalmente como peligros para la navegación y, por consiguiente, no deberían ser objeto de un mensaje.

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.5

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VIII 35/14
2. Zona general	INDIA WEST COAST.
3. Localidad	OFF MURUD JANJIRA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	1. LARGE RECTANGULAR PARTIALLY SUBMERGED
6. Posición geográfica	METALLIC OBJECT ADRIFT IN VICINITY 18-16N
7. Observaciones adicionales	072-24E AT 150830 UTC JUN 14.
8. Detalles de anulación	2. CANCEL THIS MSG 180830 UTC JUN 14.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA II 78/14
2. Zona general	PAZENN.
3. Localidad	CHART ____ (INT ____).
4. Número de la carta	1. SIX CONTAINERS ADRIFT IN VICINITY 47-37N 006-
5. Tema clave	26W AT 262200 UTC JUL 14.
6. Posición geográfica	2. CANCEL THIS MSG 292200 UTC JUL 14.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 112/14
2. Zona general	CELTIC SEA.
3. Localidad	CELTIC DEEP.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	1. DERELICT FISHING VESSEL REPORTED ADRIFT
6. Posición geográfica	51-25.5N 006-21.9W AT 132210 UTC NOV 14.
7. Observaciones adicionales	2. CANCEL THIS MSG 162210 UTC NOV 14.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 75/14
2. Zona general	MEXICO.
3. Localidad	PLAYA DEL CARMEN APPROACH.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	1. DRIFTING MINE REPORTED 20-37.3N 087-03.1W AT
6. Posición geográfica	060850 UTC AUG 14.
7. Observaciones adicionales	2. CANCEL THIS MSG 090850 UTC AUG 14.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VI 99/14
2. Zona general	SOUTH ATLANTIC.
3. Localidad	WEST SCOTIA RIDGE, RHINE BANK
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	1. ICEBERGS REPORTED AT 250130 UTC JUL 14:
6. Posición geográfica	A. 55-27.9S 053-35.6W.
7. Observaciones adicionales	B. 55-26.2S 053-18.3W.
8. Detalles de anulación	2. CANCEL THIS MSG 280130 UTC JUL 14.

Elemento del mensaje	Ejemplo 6
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 55/14
2. Zona general	WEST INDIES.
3. Localidad	MARTINIQUE, SOUTH.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	1. LARGE TRUNK, ELEVEN METRES IN LENGTH,
6. Posición geográfica	REPORTED IN VICINITY 14-14N 060-52W AT 272115
7. Observaciones adicionales	UTC AUG 14.
8. Detalles de anulación	2. CANCEL THIS MSG 302115 UTC AUG 14.

6. Zonas en las que se realizan operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) o de lucha contra la contaminación (para que se eviten dichas zonas)

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos 1, 2, 3, 5, 6 y 7, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes). El elemento 4 (Número de la carta) es opcional.

Descripción normalizada	Observaciones
SAR OPERATION	
ANTIPOLLUTION OPERATIONS	

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.6

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIV 67/14
2. Zona general	NEW ZEALAND.
3. Localidad	COOK STRAIT.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	SAR OPERATION IN PROGRESS CENTRED ON 40-24.5S
6. Posición geográfica	173-57.6E. ALL VESSELS NOT UNDER INSTRUCTION OF
7. Observaciones adicionales	THE SAR MISSION CONTROLLER RCCNZ ARE REQUESTED
8. Detalles de anulación	TO KEEP A WIDE BERTH.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 25/14
2. Zona general	ENGLAND SOUTH COAST.
3. Localidad	LYME BAY, BEER HEAD WESTWARDS.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	ANTIPOLLUTION OPERATIONS IN PROGRESS 50-40.0N
6. Posición geográfica	003-10.0W. A TEMPORARY EXCLUSION ZONE RADIUS
7. Observaciones adicionales	TWO MILES HAS BEEN ESTABLISHED CENTRED ON THIS
8. Detalles de anulación	POSITION. SHIPS ARE PROHIBITED FROM ENTERING OR REMAINING WITHIN THIS ZONE.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 6/14
2. Zona general	GULF OF MEXICO.
3. Localidad	LOUISIANA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	NAVIGATION PROHIBITED ON LOWER MISSISSIPPI
6. Posición geográfica	RIVER, SOUTHWEST PASS BUOY TO MILE MARKER 98,
7. Observaciones adicionales	DUE TO OIL SPILL RESPONSE OPERATIONS.
8. Detalles de anulación	CONTACT CAPTAIN OF THE PORT OF NEW ORLEANS FOR PERMISSION TO ENTER PROHIBITED AREA AND FOR UPDATED INFORMATION.

7. Presencia de rocas, bancos, arrecifes y restos de naufragio recién descubiertos y que probablemente constituyen un peligro para la navegación y, si procede, su balizamiento

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 2, 3, 4, 5 y 6**, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Descripción normalizada	Observaciones
LOCATED	La palabra LOCATED sólo debería utilizarse cuando se ha confirmado la posición del peligro mediante un levantamiento hidrográfico. En todos los demás casos debería utilizarse la palabra REPORTED.
REPORTED	
LESS WATER REPORTED	
SIGNIFICANTLY LESS WATER THAN CHARTED REPORTED	

Nota:

- i) Se debería tener cuidado a la hora de incluir una profundidad específica en relación con un peligro para la navegación sumergido que acaba de descubrirse. Se podrán utilizar las expresiones "LESS WATER REPORTED" o "SIGNIFICANTLY LESS WATER THAN CHARTED REPORTED" antes de que se disponga del informe sobre el levantamiento en la zona.

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.7

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XII 222/14
2. Zona general	COSTA RICA.
3. Localidad	SOUTHWEST COAST.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	SHOALS LOCATED:
6. Posición geográfica	A. 28 METERS 08-17.1N 083-53.1W.
7. Observaciones adicionales	B. 13.5 METERS 08-19.2N 083-54.2W.
8. Detalles de anulación	C. 27 METERS 08-21.8N 083-56.1W.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 231/14
2. Zona general	NORTH PACIFIC OCEAN.
3. Localidad	JASPER SEAMOUNT.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	DISCOLOURED WATER WITH SUBMARINE VOLCANIC
6. Posición geográfica	ACTIVITY REPORTED VICINITY 30-27N 122-40W AT
7. Observaciones adicionales	190110 UTC FEB 14.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 48/14
2. Zona general	ANGOLA.
3. Localidad	PORT OF LUANDA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK LOCATED 08-16.50S 013-16.07E. LEAST
6. Posición geográfica	DEPTH EIGHT METRES.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 432/14
2. Zona general	ORKNEY ISLANDS.
3. Localidad	WESTRAY FIRTH.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	SHOAL DEPTH 10.9 METRES LOCATED 59-12.97N 002-
6. Posición geográfica	54.96W.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XVI 98/14
2. Zona general	PERU.
3. Localidad	BAHIA DEL CALLAO.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	SIGNIFICANTLY LESS WATER THAN CHARTED REPORTED
6. Posición geográfica	11-59.89S 077-17.50W.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

8. Modificación o suspensión inesperadas de derrotas establecidas

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes).

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.8

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 67/14
2. Zona general	ENGLAND - EAST COAST. THAMES ESTUARY NORTHERN APPROACHES.
3. Localidad	CHART ____ (INT ____).
4. Número de la carta	WITH EFFECT FROM 010001 UTC JUL 09 EXTENSIVE CHANGES TO ROUTEING AND BUOYAGE WILL BE IMPLEMENTED TO SEAWARD OF AND IN THE SUNK AREA 51-50N 001-46E. FOR FULL DETAILS REFER TO ADMIRALTY NOTICE TO MARINERS 534(P)/14 AND 5. Tema clave RELEVANT NEW EDITIONS OF ADMIRALTY CHARTS 6. Posición geográfica PUBLISHED IN MAY AND JUNE 14. THE CURRENT SUNK VTS IS CANCELLED AT 010001 UTC JULY 14 UNTIL 7. Observaciones adicionales FURTHER NOTICE. SHIPS REQUIRING A PILOT SHOULD 8. Detalles de anulación CONTACT SUNK PILOTAGE SERVICE VHF CHANNEL 9.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 234/14
2. Zona general	AUSTRALIA NORTH COAST. TORRES STRAIT.
3. Localidad	CHART ____ (INT ____).
4. Número de la carta	COMPULSORY TORRES STRAIT PILOTAGE 10-32S 143- 01E.
5. Tema clave	MASTERS OF SHIPS 70 METRES IN LENGTH OVERALL OR GREATER, AND ALL LOADED OIL, CHEMICAL TANKERS OR LIQUIFIED GAS CARRIERS ARE ADVISED THAT AUSTRALIAN LAW HAS BEEN AMENDED TO REQUIRE A LICENCED PILOT TO BE ENGAGED WHEN NAVIGATING THE TORRES STRAIT.
6. Posición geográfica	ALL SHIPS WILL BE AUTOMATICALLY CHECKED FOR COMPLIANCE AND THE FAILURE TO EMBARK A LICENSED PILOT MAY RESULT IN PROSECUTION.
7. Observaciones adicionales	MASTERS OF SHIPS SHOULD ENSURE CONTACT IS MADE IN A TIMELY MANNER WITH A PILOTAGE PROVIDER TO GUARANTEE A LICENSED PILOT IS BOOKED. THE FOLLOWING ARE THE CONTACT DETAILS OF THE TWO COMPANIES THAT CAN PROVIDE LICENSED PILOTS: AUSTRALIAN REEF PILOTS PTY LTD. OPERATIONS@REEFPILOTS.COM.AU.
8. Detalles de anulación	TORRES PILOTS PTY LTD - OPERATIONS@TORRESPILOTS.COM.AU.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 07/14 MALAYSIA SOUTH COAST. SINGAPORE.
2. Zona general	CHART ____ (INT ____).
3. Localidad	WEST JURONG CHANNEL WILL BE CLOSED FROM 0100 TO
4. Número de la carta	0600 UTC DAILY 02 THRU 20 JAN 14 WHILE
5. Tema clave	REPLACING ALL CHANNEL BUOYS. MASTERS OF SHIPS
6. Posición geográfica	SHOULD CONTACT SINGAPORE PORT OPERATIONS AT
7. Observaciones adicionales	LEAST 48 HOURS IN ADVANCE PRIOR TO ENTERING OR
8. Detalles de anulación	LEAVING THE WEST JURONG CHANNEL TO ENSURE PILOTS ARE ENGAGED IN A TIMELY MANNER. CONTACT INFORMATION IS AS FOLLOWS. PHONE: 65-62265539, FAX: 65-62279971.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA V 206/14 BRAZIL - SOUTH COAST.
2. Zona general	CHART ____ (INT ____).
3. Localidad	1. NAVAL CONTROL EXERCISE 091900 UTC TO 130300
4. Número de la carta	UTC NOV 14 IN AREA BOUNDED BY:
5. Tema clave	31-33.00S 051-14.50W, 32-17.50S 050-07.00W, 33-51.00S 051-33.50W, 33-07.00S 052-38.00W.
6. Posición geográfica	A. MERCHANT SHIPS SHOULD CROSS MARITIME AREA
7. Observaciones adicionales	USING THE FOLLOWING LANES:
8. Detalles de anulación	i) LANE COASTAL-1: (DIRECTION NE-SW) 32-00.00S 050-50.00W AND 33-20.00S 052- 03.00W. ii) LANE COASTAL-2: (NC2-PORT RIO GRANDE) 32-38.00S 051-25.00W AND 32-15.00S 051- 58.00W. B. WIDTH OF LANE IS SIX NAUTICAL MILES, THREE NAUTICAL MILES ON EACH SIDE OF THE TRACKLINE JOINING: i) NC1: 32-00.00S 050-50.00W. ii) NC2: 32-38.00S 051-25.00W. iii) NC3: 33-20.00S 052-03.00W. C. ACCESS AND DEPART RIO GRANDE PORT FROM: 32-15.00S 051-58.00W. D. ACCORDING TO ENTERING POSITION, MERCHANT SHIPS IN THE AREA SHOULD CALL LANE CONTROLLER SHIPS BY VHF CHANNELS 16 AND 10, USING THE FOLLOWING: i) NC1 CONTROLLER OF MERCHANT SHIPS ENTERING AND LEAVING BY NORTHEAST OF AREA. ii) NC2 CONTROLLER OF MERCHANT SHIPS REQUESTING AND LEAVING FROM POINT OF ACCESS AND DEPART OF RIO GRANDE PORT. iii) NC3 CONTROLLER OF MERCHANT SHIPS ENTERING AND LEAVING BY SOUTHWEST OF AREA. 2. CANCEL THIS MSG 130400 UTC NOV 14.

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 351/14
2. Zona general	NORTH ATLANTIC.
3. Localidad	NORTH CAROLINA.
4. Número de la carta	CHART _____ (INT _____).
5. Tema clave	1. THE PORTS FOR NORTH CAROLINA HAVE BEEN CLOSED UNTIL FURTHER NOTICE IN PREPARATION FOR THE ANTICIPATED IMPACT OF HURRICANE HANNA. ALL INLAND WATERS, COASTAL INLETS AND TERRITORIAL SEAS WITHIN THE CAPTAIN OF THE PORT ZONE, FROM LITTLE RIVER INLET TO THE NORTH CAROLINA - VIRGINIA BOUNDARY HAS BEEN ESTABLISHED. NO SHIP MAY ENTER, DEPART OR TRANSIT WITHIN THIS SAFETY ZONE WITHOUT THE PERMISSION OF THE CAPTAIN OF THE PORT.
6. Posición geográfica	2. ALL CARGO AND BUNKER HANDLING OPERATIONS MUST CEASE.
7. Observaciones adicionales	3. CONTACT CAPTAIN OF PORT FOR UPDATED INFORMATION.
8. Detalles de anulación	

9. Actividades de tendido de cables o conductos, reconocimientos sísmicos, remolque de grandes objetos sumergidos destinados a exploraciones de investigación o geofísicas, empleo de sumergibles con o sin tripulación u otras operaciones submarinas que puedan constituir un peligro en las vías de navegación o cerca de ellas

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 2, 3, 5, 6 y 7**, identificados y ordenados como aparecen en la en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes). El elemento 4 (Número de la carta) es opcional.

Descripción normalizada	Observaciones
CABLE LAYING OPERATIONS IN PROGRESS	
SEISMIC SURVEY IN PROGRESS	
UNDERWATER OPERATIONS	No utilizar "SUBMARINE OPERATIONS"
SCIENTIFIC OPERATIONS IN PROGRESS	

Notas:

- i) Deberían mantenerse comunicaciones regulares con los operadores para garantizar que el mensaje se anula rápidamente una vez que la operación ha concluido. Debería tenerse especial cuidado al considerar la posibilidad de incluir una hora o fecha de anulación para esta categoría de mensaje debido a los numerosos factores que podrían tener una incidencia en la ejecución de la operación.
- ii) Utilizar "REQUESTED" cuando el resguardo amplio es para beneficio del buque que está realizando la operación.
- iii) Utilizar "ADVISED" cuando las operaciones constituyen un riesgo importante.

EJEMPLOS DE RADIOVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.9

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 256/14
2. Zona general	ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	ANGOLA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	M/V GECO EMERALD IS CONDUCTING SEISMIC SURVEY OPERATIONS AND TOWING SIX STREAMERS AT 8000
6. Posición geográfica	METRE LENGTH WITH ENDS MARKED WITH YELLOW BUOYS AND BLUE FLASHING LIGHTS IN AREA BOUNDED BY 10-
7. Observaciones adicionales	55S, 11-21S, 013-20E AND 012-40E. WIDE BERTH REQUESTED, MINIMUM SIX MILES ASTERN AND THREE
8. Detalles de anulación	MILES ABEAM. SURVEY SHIP STANDING BY ON VHF CH 67 AND 16. GUARD VESSEL ST JOHNS IN ATTENDANCE.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IX 15/14
2. Zona general	RED SEA.
3. Localidad	GULF OF SUEZ.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	SHIP TIME BARGE IS WORKING ON HILAL PLATFORM MOORED WITH EIGHT ANCHORS AND BUOYS IN
6. Posición geográfica	FOLLOWING POSITIONS:
7. Observaciones adicionales	A. 27-49.98N 033-43.82E.
8. Detalles de anulación	B. 27-50.21N 033-43.67E.
	C. 27-50.29N 033-43.36E.
	D. 27-50.41N 033-43.45E.
	E. 27-50.06N 033-44.41E.
	F. 27-50.18N 033-44.03E.
	G. 27-50.50N 033-43.74E.
	H. 27-50.50N 033-43.61E.
	WIDE BERTH REQUESTED.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIII 55/14
2. Zona general	TATARSKIY PROLIV.
3. Localidad	PROLIV LAPERUZA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	1. CABLE LAYING OPERATIONS IN PROGRESS BY SHIP SUBARU UNTIL 30 JUN 14 ALONG LINE JOINING 45-
6. Posición geográfica	56.8N 140-00.7E, 46-36.5N 140-53.6E,
7. Observaciones adicionales	46-36.6N 141-29.0E, 46-38.9N 141-47.3E, 46-
8. Detalles de anulación	36.5N 141-49.8E. WIDE BERTH REQUESTED.
	2. CANCEL THIS MSG 020001 UTC JUL 14.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VIII 361/14 INDIAN OCEAN.
2. Zona general	SONGO AND MAFIA ISLANDS.
3. Localidad	CHART ____ (INT ____).
4. Número de la carta	SEISMIC SURVEY IN PROGRESS BY M/V GEO MARINER IN AREA BOUNDED BY:
5. Tema clave	A. 07-32S 039-18E. B. 07-37S 040-17E. C. 06-22S 039-50E. D. 06-35S 039-09E.
6. Posición geográfica	SHIP TOWING A FOUR MILE SEISMIC CABLE WITH
7. Observaciones adicionales	YELLOW TAIL BUOY AND FLASHING LIGHT AT THE END OF THE CABLE.
8. Detalles de anulación	SIX MILE BERTH REQUESTED.

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 20/14 NORTH ATLANTIC OCEAN.
2. Zona general	TRINIDAD, EASTWARDS.
3. Localidad	CHART ____ (INT ____).
4. Número de la carta	1. PIPELAYING OPERATIONS IN PROGRESS UNTIL 31 JUL 14 BY M/V SOLITAIRE AND M/V HIGHLAND
5. Tema clave	NAVIGATOR ALONG TRACK BETWEEN 10-02.28N 060- 15.08W AND 10-06.08N 060-17.81W. WIDE BERTH
6. Posición geográfica	REQUESTED.
7. Observaciones adicionales	2. CANCEL THIS MESSAGE 010001 UTC AUG 14.
8. Detalles de anulación	

10. Establecimiento de instrumentos científicos y de investigación en las vías de navegación o a proximidad de éstas

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 2, 3, 4, 5 y 6**, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes).

EJEMPLOS DE RADIOVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.10

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 77/14 AUSTRALIA WEST COAST.
2. Zona general	EXMOUTH PLATEAU.
3. Localidad	CHART ____ (INT ____).
4. Número de la carta	SUBSEA MOORING BUOY ESTABLISHED 21-26S 114-04E.
5. Tema clave	BUOY MARKED WITH MOORING LINE AND SMALL FLOAT.
6. Posición geográfica	500 METRE BERTH REQUESTED.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 321/14
2. Zona general	MADAGASCAR.
3. Localidad	PORT OF MAJUNGA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	TWO TIDE GAUGES AND A CURRENT METER MOORED IN
6. Posición geográfica	AREA BOUNDED BY:
7. Observaciones adicionales	15-32.70S, 15-33.03S, 046-11.77E AND 046-
8. Detalles de anulación	11.53E.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 333/14
2. Zona general	NORTH ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	GRAND BANKS OF NEWFOUNDLAND.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	DART BUOY ESTABLISHED 44-04.58N 055-12.80W.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA III 55/14
2. Zona general	IONIAN SEA.
3. Localidad	CENTRAL.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	ODAS BUOY ESTABLISHED 38-25.59N 18-20.65E.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 66/14
2. Zona general	NORTH PACIFIC OCEAN.
3. Localidad	CAROLINE ISLANDS AND NGULU ATOL SOUTH-
4. Número de la carta	WESTWARDS.
5. Tema clave	CHART ____ (INT ____).
6. Posición geográfica	ODAS BUOY ESTABLISHED IN VICINITY 07-39.0N 136-
7. Observaciones adicionales	41.9E.
8. Detalles de anulación	

11. Establecimiento de estructuras mar adentro en las vías de navegación o cerca de ellas

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 2, 3, 4, 5 y 6**, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Nota:
 i) No es necesario numerar o poner por orden alfabético la lista de estructuras.

EJEMPLOS DE RADIOVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.11

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IX 5/14
2. Zona general	RED SEA.
3. Localidad	GULF OF SUEZ, TOR BANK.
4. Número de la carta	CHART _____ (INT _____).
5. Tema clave	MOBILE RIG ESTABLISHED IN 28-12.8N 033-24.1E.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 117/14
2. Zona general	SOUTH ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	ANGOLA, CONGO, IVORY COAST AND NAMIBIA.
4. Número de la carta	CHART _____ (INT _____).
5. Tema clave	RIG LIST:
6. Posición geográfica	05-08.58S 011-55.15E PRIDE CAPINDA.
7. Observaciones adicionales	05-33.08S 011-27.08E PRIDE VENEZUELA.
	06-03.81S 011-05.86E GSF RIG 140.
	06-19.02S 011-03.23E KIZOMBA A.
	06-20.15S 011-18.01E PRIDE SOUTH PACIFIC.
	06-20.92S 011-09.22E KIZOMBA B.
	07-40.05S 011-45.08E PRIDE AFRICA.
	07-43.00S 011-43.00E PRIDE ANGOLA.
8. Detalles de anulación	35-08.86S 022-31.81E PRIDE SOUTH SEAS.
	35-13.99S 021-29.89E ORCA.
	FOUR MILE EXCLUSION ZONE ABOUT RIGS DUE TO PRESENCE OF UNLIT ANCHOR MARKING BUOYS.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VIII 244/14
2. Zona general	INDIA.
3. Localidad	WEST COAST.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	1. PRESENT POSITION OF OIL RIGS AND DRILL SHIPS:
6. Posición geográfica	20-43.00N 072-19.06E ABAN V.
7. Observaciones adicionales	20-18.23N 070-00.03E BADRINATH.
	19-54.20N 071-18.95E FRONTIER ICE.
	19-29.72N 071-22.89E NOBLE ED HOLT.
	19-11.99N 072-11.00E RON TAPPMeyer.
	19-40.14N 072-00.33E SAGER RATNA.
	19-25.23N 071-16.98E TRIDENT-12.
	19-18.23N 072-02.75E ENSCO-50.
	19-32.70N 071-13.98E SUNDOWNER-7.
8. Detalles de anulación	WIDE BERTH REQUESTED.
	2. CANCEL NAVAREA VIII 236/14.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 220/14
2. Zona general	CHART ____ (INT ____).
3. Localidad	1. RIGLIST. CORRECT AT 040600 UTC AUG 14.
4. Número de la carta	SOUTHERN NORTH SEA.51N TO 55N.
5. Tema clave	52-54.1N 004-08.5E NOBLE LYNDIA BOSSLER.
6. Posición geográfica	53-27.7N 002-17.1E ENSCO 100.
7. Observaciones adicionales	NEW 53-39.3N 004-16.9E ENSCO 72.
	53-48.3N 002-50.3E NOBLE JULIE ROBERTSON.
	53-57.0N 002-13.5E NOBLE AL WHITE.
	NEW 54-16.6N 002-12.6E GSF LABRADOR.
	54-19.0N 002-37.2E NOBLE GEORGE SAUVAGEAU.
8. Detalles de anulación	NOTES:
	A. RIGS ARE PROTECTED BY A 500 METRE SAFETY ZONE.
	B. ACP - ADJACENT TO CHARTED PLATFORM.
	2. CANCEL NAVAREA I 225/14.

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VI 116/14
2. Zona general	URUGUAY.
3. Localidad	MONTEVIDEO.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	PLATFORM AJAX ESTABLISHED 35-00N 056-20W.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

12. Fallo importante de los servicios de radionavegación y de los servicios radioeléctricos o por satélite en tierra de información sobre seguridad marítima

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos 1 y 5, identificados y ordenados como aparecen en la figura 4 (Cuadro de elementos de los mensajes).

Descripción normalizada	Observaciones
OFF AIR	No utilizar "Until Further Notice" porque el mensaje de anulación dejará siempre claro que se ha resuelto el fallo.
UNSTABLE	
REDUCED POWER	
INOPERATIVE	
UNUSABLE	Debería incluirse la instalación auxiliar, si hay una.
DISCONTINUED	

Notas:

- i) Los radioavisos relativos a las ayudas a la navegación electrónicas de largo alcance no necesitarán normalmente los elementos de mensaje Zona general, Localidad o Número de la carta.
- ii) Si se indica una hora exacta para la interrupción del servicio, el mensaje se anula 1 hora después de que se haya resuelto el fallo.

EJEMPLOS DE RADIOVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.12

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 55/14
2. Zona general	GPS SATELLITE SYSTEM.
3. Localidad	1. PRN 25 UNUSABLE 231900 UTC TO 241000 UTC
4. Número de la carta	APR 14.
5. Tema clave	2. CANCEL THIS MESSAGE 241100 UTC APR 14.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 66/14
2. Zona general	LORAN-C. NORTH-WEST EUROPE.
3. Localidad	1. LESSAY CHAIN RATE 6731-M AND SYLT CHAIN
4. Número de la carta	RATE 7499-X OFF AIR 080600 UTC TO 081500
5. Tema clave	UTC OCT 14.
6. Posición geográfica	2. CANCEL THIS MESSAGE 081600 UTC OCT 14
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 93/14
2. Zona general	GMDSS
3. Localidad	SHETLAND ISLANDS.
4. Número de la carta	MRCC SHETLAND. VHF RT AND DSC SERVICES FROM
5. Tema clave	SAXA VORD SITE, 60-50N 000-50W, OFF AIR.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 43/14 GMDSS
2. Zona general	IRELAND WEST COAST
3. Localidad	ALL NAVTEX TRANSMISSIONS FROM VALENTIA 51-55.8N
4. Número de la carta	010-20.9W, OFF AIR
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

13. Información relativa a eventos que puedan afectar a la seguridad de la navegación, a veces en zonas extensas, tales como ejercicios navales, lanzamientos de misiles, misiones espaciales, pruebas nucleares, zonas de vertimiento de municiones, etc.

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 2, 3, 5, 6, 7 y 8**, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes). El elemento 4 (Número de la carta) es opcional.

Notas:

- i) Cuando sea posible, los radioavisos relativos a eventos previstos se deberían difundir con un mínimo de cinco días de anticipación haciendo referencia a las publicaciones nacionales pertinentes en el radioaviso.
- ii) Los radioavisos podrán incluir referencias a publicaciones nacionales pertinentes e información de contacto.

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.13

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA III 199/14 BLACK SEA.
2. Zona general	UKRAINE.
3. Localidad	CHART _____ (INT _____).
4. Número de la carta	1. GUNNERY EXERCISES 0800 TO 1600 UTC DAILY 16 TO 18 JAN
5. Tema clave	IN AREA BOUNDED BY:
6. Posición geográfica	A. 44-43.8N 032-52.2E.
7. Observaciones adicionales	B. 44-34.8N 032-37.4E.
	C. 44-39.0N 032-11.5E.
	D. 44-48.4N 032-08.2E.
	E. 45-00.2N 032-14.2E.
	F. 44-52.2N 032-41.6E.
8. Detalles de anulación	2. CANCEL THIS MESSAGE 181700 UTC JAN 14.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VIII 62/14 INDIA WEST COAST.
2. Zona general	MORMUGAO.
3. Localidad	1. FIRING PRACTICE BY NAVAL AIRCRAFT 0230 TO 1230 UTC DAILY FROM 01 TO 07 AUG AND 14 AUG TO 21 AUG 14 IN AREA BOUNDED BY 15-13N, 15- 11N, 073-57E AND 073-52E.
4. Número de la carta	2. CANCEL THIS MESSAGE 211330 UTC AUG 14.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIV 233/14 SOUTH PACIFIC OCEAN
2. Zona general	1. HAZARDOUS OPERATIONS SPACE DEBRIS FROM 090600 TO 090845 UTC MAR IN AREA BOUNDED BY: A. 19-30S 120-00W B. 26-30S 120-00W C. 30-00S 123-30W D. 30-00S 132-00W 2. CANCEL THIS MSG 090945 UTC MAR 14.
3. Localidad	
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 198/14 JAPAN, HONSHU.
2. Zona general	NOJIMA SAKI, SOUTHEASTWARD.
3. Localidad	1. HAZARDOUS OPERATIONS ROCKET, FLARE FIRING AND BOMBING FROM 041500 TO 071500 UTC AUG 14, ALTERNATE FROM 071500 TO 081500 UTC AUG 14. AREA BOUNDED BY: A. 34-35.2N 140-16.8E. B. 34-08.2N 141-01.8E. C. 33-44.2N 140-22.8E. D. 34-31.2N 140-07.8E. 2. CANCEL THIS MSG 071600 UTC AUG 14.
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 74/14 INDIAN OCEAN.
2. Zona general	ILES KERGUELEN NORTH-EASTWARDS.
3. Localidad	1. ROCKET LAUNCHING SCHEDULED 0330 TO 0530 UTC 28 APR TO 03 MAY 14. FOLLOWING RANGE CLEARANCE AREA ESTABLISHED: A. 44-20S 074-45E. B. 44-20S 077-30E. C. 49-10S 074-45E. D. 49-10S 077-30E. SHIPS TO REMAIN CLEAR OF THIS AREA. 2. CANCEL THIS MESSAGE 030630 UTC MAY 14.
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 6
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 30/14
2. Zona general	JAPAN, KYUSHU - EAST COAST.
3. Localidad	HYUGA NADA AND APPROACHES.
4. Número de la carta	CHART _____ (INT _____).
5. Tema clave	1. SEARCH AND RESCUE EXERCISES BY AIRCRAFT.
6. Posición geográfica	2300 TO 1200 UTC DAILY 30 JUN, 01, 02, 06
7. Observaciones adicionales	TO 09, 13 TO 16, 21 TO 23 AND 27 TO 30 JUL
8. Detalles de anulación	14 IN AREAS BOUNDED BY: A. 32-26.20N 131-46.85E, 32-33.20N 132-09.85E, 32-11.20N 132-13.85E, 31-57.21N 132-00.85E, 31-59.21N 131-35.85E. B. 31-23.21N 132-07.85E, 32-09.21N 132-53.85E, 32-35.83N 134-00.00E, 31-52.91N 134-00.00E, 30-48.21N 132-22.85E, 31-04.21N 132-07.85E. 2. CANCEL THIS MSG 301300 UTC JUL 14.

14. Anomalías de funcionamiento detectadas en los SIVCE incluidas las cuestiones relativas a las CNE

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 5 y 7**, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes). Los elementos 2, 3 y 4 son opcionales.

Notas:

- i) Se han detectado varias anomalías de funcionamiento de los SIVCE. Debido a la naturaleza compleja de los SIVCE y, en particular, porque estos sistemas incluyen una combinación de soporte físico, soporte lógico y datos, es posible que existan más anomalías.
- ii) Los coordinadores de zonas NAVAREA deberían asegurarse de que la gente de mar es consciente de la posibilidad de que algunos SIVCE presenten anomalías en cuanto a aspectos de presentación en pantalla y comportamiento, es decir, alarma, y proporcionar orientaciones a los fabricantes si procede.

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.14

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 48/14
2. Zona general	DISPLAY ANOMALIES IN SOME ECDIS.
3. Localidad	MARINERS ARE ADVISED THAT THE INTERNATIONAL
4. Número de la carta	HYDROGRAPHIC ORGANIZATION (IHO) CHECK DATA SET
5. Tema clave	SHOWS THAT SOME ECDIS SYSTEMS FAIL TO DISPLAY
6. Posición geográfica	SOME SIGNIFICANT UNDERWATER FEATURES IN THE
7. Observaciones adicionales	STANDARD DISPLAY MODE. THE USE OF THIS CHECK
8. Detalles de anulación	DATA SET (ISSUED THROUGH ENC SERVICE PROVIDERS AND AVAILABLE FROM THE IHO WEBSITE WWW.IHO.INT) TO CHECK THE OPERATION OF ECDIS IS STRONGLY RECOMMENDED. XXXX HAS CONFIRMED THAT CERTAIN VERSIONS OF XXXX ECDIS FAIL TO DISPLAY SOME TYPES OF WRECK AND OBSTRUCTION (INCLUDING STRANDED WRECKS) IN ANY DISPLAY MODE. WHERE XXXX ECDIS IS IN USE, PAPER CHARTS SHOULD BE THE PRIMARY MEANS OF NAVIGATION UNTIL THE ECDIS HAS BEEN PROVED TO OPERATE CORRECTLY. SEE HTTP://WWW..... FOR FURTHER INFORMATION.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 89/14
2. Zona general	GULF OF MEXICO.
3. Localidad	NEW ORLEANS TO JACKSONVILLE.
4. Número de la carta	DUE TO A PRODUCTION PROBLEM THAT HAS CAUSED
5. Tema clave	DISPLACED FEATURES, IT HAS BEEN DETERMINED THAT
6. Posición geográfica	ELECTRONIC NAUTICAL CHART US2GC12M (NEW ORLEANS
7. Observaciones adicionales	TO JACKSONVILLE) IS NOT TO BE USED FOR
8. Detalles de anulación	NAVIGATION OR SITUATIONAL AWARENESS. A REVIEW IS IN PROCESS TO ADDRESS THIS SITUATION.

15. Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 2, 3, 5 y 6**, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Descripción normalizada	Observaciones
ACT OF PIRACY	
ARMED ROBBERY	

Notas:

- i) Añadir información adicional si se dispone de ella.
- ii) Se señala la resolución MSC.305(87) de la OMI: "Directrices sobre los procedimientos operacionales para la transmisión de información sobre seguridad marítima relativa a actos de piratería y operaciones y medidas para luchar contra la piratería".

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.15

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IX 99/14
2. Zona general	GULF OF ADEN.
3. Localidad	CHART ____ (INT ____).
4. Número de la carta	1. M/V ALWAYS SAIL REPORTS ACT OF PIRACY/ARMED
5. Tema clave	ROBBERY IN VICINITY 11-50N 048-60E AT 120600
6. Posición geográfica	UTC AUG 09. TWO ZODIACS CARRYING 3-4 MEN
7. Observaciones adicionales	EACH APPROACHING FROM ASTERN AT 20 KNOTS AT
	FIRST LIGHT. ATTEMPTED TO BOARD PORT SIDE
	AFT. . SHIPS ADVISED TO KEEP CLEAR OF THIS
	POSITION AND EXERCISE EXTREME CAUTION.
	REPORTS TO UKMTO DUBAI, PHONE 97 150 552
	3215.
8. Detalles de anulación	2. CANCEL THIS MESSAGE 14 AUG 14.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 60/14
2. Zona general	MALACCA STRAIT.
3. Localidad	PIRACY ATTACKS/ARMED ROBBERY
4. Número de la carta	M/V ATTACKED IN POSITION 01-20.6N 103-18.2E AT
5. Tema clave	061930 UTC FEB 14. VESSELS ARE ADVISED TO KEEP
6. Posición geográfica	CLEAR OF THIS POSITION AND TO EXERCISE EXTREME
7. Observaciones adicionales	CAUTION. REPORTS TO IMB PIRACY REPORTING
	CENTRE, TEL 60 3 2078 5763, E-MAIL PIRACY@ICC-
	CCS.ORG
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XV 231/14
2. Zona general	CHILE.
3. Localidad	ISLA SAN AMBROSIO AND ISLA SAN FELIX.
4. Número de la carta	1. FOUR SPEEDBOATS CARRYING 20 PIRATES, ALL
5. Tema clave	ARMED WITH AUTOMATIC WEAPONS, ATTACKED A
6. Posición geográfica	FISHING BOAT KILLING FOUR CREW AND INJURING
7. Observaciones adicionales	EIGHT OTHERS. THE WOUNDED CREW WERE SENT TO
	SHORE FOR MEDICAL TREATMENT.
8. Detalles de anulación	2. CANCEL THIS MSG 140001 UTC JUN 14.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA II 254/14
2. Zona general	NIGERIA.
3. Localidad	BONNY RIVER.
4. Número de la carta	TUGBOAT HERKULES, HIJACKED 25 JUL. SHIP WAS
5. Tema clave	HEADED TO AKPO OIL FIELD WHEN GUNMEN IN TWO
6. Posición geográfica	SPEEDBOATS SEIZED THE SHIP AND ITS 12 MAN CREW.
7. Observaciones adicionales	THE GUNMEN LATER RELEASED THE SHIP AND SEVEN
	CREW MEMBERS. CREW MEMBERS WERE ROBBED OF THEIR
	POSSESSIONS. SHIPS ARE REQUESTED TO MAINTAIN A
8. Detalles de anulación	VILIGATE WATCH.

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IX 17/14
2. Zona general	RED SEA.
3. Localidad	YEMEN.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	PIRACY.
6. Posición geográfica	1. M/V APPROACHED BY PIRATES IN POSITION 13-15N 043-01E AT 271108 UTC JAN 14. SHIPS ADVISED TO KEEP CLEAR OF THIS POSITION AND EXERCISE EXTREME CAUTION. REPORTS TO UKMTO DUBAI, PHONE 97 150 552 3215.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	2. CANCEL THIS MESSAGE 01 FEB 14

16. Tsunamis y otros fenómenos naturales, tales como fluctuaciones anormales en el nivel del mar

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 2, 3 y 5**, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes).

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.16

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 95/14
2. Zona general	HOKKAIDO, EAST COAST AND OKHOTSK COAST.
3. Localidad	TSUNAMI WARNING
4. Número de la carta	TSUNAMI WARNING AT 130436 UTC JAN 14. DANGEROUS DRIFTING OBJECTS, CHANGE OF DEPTH AND DAMAGE OF HARBOUR FACILITIES OR NAVIGATIONAL AIDS MAY OCCUR.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XII 55/14
2. Zona general	PACIFIC COASTAL AREAS.
3. Localidad	TSUNAMI WARNING.
4. Número de la carta	AN EARTHQUAKE OCCURRED AT 152341 UTC AUG 14. PRELIMINARY MAG 7.9. PRELIMINARY LOCATION VICINITY OF PERU COAST
5. Tema clave	13-5S 076-7W. A TSUNAMI WARNING IS IN EFFECT FOR PERU, CHILE, ECUADOR AND COLOMBIA. A TSUNAMI WATCH IS IN EFFECT FOR PANAMA, COSTA RICA, NICARAGUA, GUATEMALA, EL SALVADOR, MEXICO AND HONDURAS. A TSUNAMI ADVISORY IS ISSUED FOR THE STATE OF HAWAII EFFECTIVE AT 160020 UTC AUG 14. A TSUNAMI HAS BEEN GENERATED WHICH COULD CAUSE DAMAGE TO COASTS AND ISLANDS IN THE PACIFIC AREA. TSUNAMI WAVE HEIGHTS CANNOT BE PREDICTED AND MAY BE A SERIES OF WAVES WHICH COULD BE DANGEROUS FOR SEVERAL HOURS AFTER THE INITIAL WAVE ARRIVAL.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	SUBAREA I 233/14 SOUTHERN BALTIC, THE BELTS, THE SOUND. THE WATER LEVEL IS EXPECTED TO DROP 80 CM BELOW MSL AFTERNOON 20 AUG 14. RISING TO ABOUT MSL MORNING 21 AUG 14.
2. Zona general	
3. Localidad	
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XVI 05/14 PERU. TSUNAMI WARNING. AN EARTHQUAKE HAS OCCURRED AT 211128 UTC JAN WITH A PRELIMINARY MAGITUDE OF 7.6 VICINITY 07- 23N 086-49W. A TSUNAMI HAS BEEN GENERATED.
2. Zona general	
3. Localidad	
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIV 319/14 NEW ZEALAND, NORTH ISLAND, SOUTH ISLAND, EAST COAST. DUE TO TSUNAMI AFTERMATH ALL AIDS TO NAVIGATION IN NORTH AND SOUTH ISLANDS ARE UNRELIABLE.
2. Zona general	
3. Localidad	
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

17. Información sobre asesoramiento sanitario de la Organización Mundial de la Salud (OMS)

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 2, 3 y 5**, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes).

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.17

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 250/14 FLORIDA. SOUTH COAST. THE WORLD HEALTH ORGANIZATION HAS ADVISED THAT AN OUTBREAK OF BIRD FLU HAS OCCURRED IN THE VICINITY OF MIAMI. SHIPS THAT VISITED THIS PORT SINCE 20 JAN 14 AND THOSE PLANNING TO VISIT SHOULD CONSULT WWW.WHO.INT FOR MORE INFORMATION.
2. Zona general	
3. Localidad	
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

18. Prescripciones relacionadas con la protección

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría debería incluir los elementos **1, 2 y 5**, identificados y ordenados como aparecen en la **figura 4** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Nota:

- i) De conformidad con las prescripciones del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias únicamente.

EJEMPLOS DE RADIOAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.3.18

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 88/14
2. Zona general	FRANCE NORTH COAST.
3. Localidad	BAIE DE SEINE AND LE HAVRE HARBOUR.
4. Número de la carta	SECURITY ANNOUNCEMENT. REF: ISPS CODE -
5. Tema clave	SECURITY LEVELS IN FRENCH TERRITORIAL WATERS IN
6. Posición geográfica	THE BAIE DE SEINE AND IN LE HAVRE HARBOUR
7. Observaciones adicionales	UPGRADED TO SECURITY LEVEL 3. ALL SHIPS ARE
8. Detalles de anulación	PROHIBITED TO ENTER BAIE DE SEINE AND LE HAVRE HARBOUR.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 111/14
2. Zona general	JAPAN.
3. Localidad	THE GOVERNMENT OF JAPAN ANNOUNCES PUBLICLY THAT
4. Número de la carta	IT SETS MARITIME SECURITY LEVEL 1. FOR DETAILS,
5. Tema clave	CALL SOLAS CONVENTION IMPLEMENTATION OFFICE,
6. Posición geográfica	PHONE: 81-3-5253-8071.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	SUBAREA I 49/14
2. Zona general	SWEDEN.
3. Localidad	HEIGHTENED ISPS SECURITY LEVEL.
4. Número de la carta	THE SWEDISH GOVERNMENT HAS DECIDED THAT ALL
5. Tema clave	SHIPS IN SWEDISH PORTS OR IN SWEDISH
6. Posición geográfica	TERRITORIAL WATERS ABOUT TO ENTER A SWEDISH
7. Observaciones adicionales	PORT, SHALL APPLY SECURITY LEVEL 2.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VI 285/14
2. Zona general	ARGENTINA.
3. Localidad	THE ARGENTINE GOVERNMENT HAS SET MARITIME
4. Número de la carta	SECURITY LEVEL 3 FOR ALL PORTS. ALL SHIPS
5. Tema clave	ENTERING ARGENTINA WATERS OR PORTS ARE REQUIRED
6. Posición geográfica	TO MAINTAIN AN ARMED SECURITY WATCH.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

VARIOS**BOLETINES VIGENTES****Notas:**

- i) *Los boletines vigentes deberían transmitirse una vez por semana a una hora regular prevista;*
- ii) *Los boletines vigentes deberían:*
- *formar parte de la serie numerada de radioavisos náuticos y transmitirse como mensaje individual numerado que permanezca vigente durante una semana;*
 - *incluir un DTG que indique cuando se prepararon;*
 - *enumerar TODOS los radioavisos que siguen en vigor y no solo los que se han transmitido en las últimas 6 semanas: y*
 - *indicar a los navegantes donde pueden obtener copias de los mensajes que siguen en vigor pero que ya no se transmiten porque tienen más de 6 semanas de antigüedad.*

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 295/14
2. Zona general	1. NAVAREA I WARNINGS IN FORCE AT 051000 UTC
3. Localidad	OCT 14:
4. Número de la carta	2012 SERIES: 317.
5. Tema clave	2013 SERIES: 303.
6. Posición geográfica	2014 SERIES: 212, 220, 227, 246, 249, 255,
7. Observaciones adicionales	256, 274, 276, 277, 279, 286, 288, 290,
	291, 292, 295.
	NOTES:
	A. TEXTS OF NAVAREA I WARNINGS ISSUED EACH WEEK ARE PRINTED IN WEEKLY EDITIONS OF NOTICES TO MARINERS.
	B. NAVAREA I WARNINGS LESS THAN 42 DAYS OLD (246/14 ONWARD) ARE PROMULGATED VIA SAFETYNET AND/OR RELEVANT NAVTEX TRANSMITTERS.
8. Detalles de anulación	C. THE COMPLETE TEXT OF ALL IN-FORCE NAVAREA I WARNINGS, INCLUDING THOSE WHICH ARE NO LONGER BEING BROADCAST, ARE REPRINTED IN NOTICE TO MARINERS IN WEEKS 1, 13, 26 AND 39 AND ARE ALSO CONSTANTLY AVAILABLE FROM UKHO WEBSITE AT: WWW.UKHO.GOV.UK/RNW .
	2. CANCEL NAVAREA I 289/14.

MENSAJES "SIN AVISOS"**Notas:**

- i) *Un mensaje "sin avisos" no formará parte de la serie numerada de radioavisos náuticos por lo que no es necesario que tenga un número de serie.*
- ii) *En una zona NAVAREA se debería utilizar el ejemplo 1 que figura a continuación para anunciar que no hay ningún radioaviso por transmitir. Este podría modificarse para los casos en que no haya ningún radioaviso costero por transmitir o no haya ninguna de las dos categorías por transmitir, es decir, NO NAVAREA ?? COASTAL WARNINGS TO BROADCAST or NO NAVAREA ?? WARNINGS OR COASTAL WARNINGS TO BROADCAST.*
- iii) *Los mensajes "sin avisos" siempre se anulan automáticamente y tienen un DTG que indica cuando se prepararon.*

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIII SELF CANCELLING. NO NAVAREA XIII WARNINGS TO BROADCAST AT 282130 UTC JAN 14.
2. Zona general	
3. Localidad	
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

MENSAJE DE CANCELACIÓN

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 126/14 CANCEL NAVAREA VII 100/14 BAIXO RIBEIRO LIGHT, NORMAL CONDITIONS RESTORED.
2. Zona general	
3. Localidad	
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 74/14 RADIO SERVICES. 1. U.S. COAST GUARD WILL TERMINATE HF RADIOTELEX (SITOR) SERVICES FOR COLLECTION OF AMVER SHIP POSITION REPORTS AND OF METEOROLOGICAL OBSERVATION FROM: A. COMMUNICATIONS AREA MASTER STATION ATLANTIC (CAMSLANT NMN) AND COMMUNICATIONS STATION KODIAK (NOJ) EFFECTIVE 312359 UTC MAR 14. B. COMMUNICATIONS AREA MASTER STATION PACIFIC (CAMSPAC NMC/NMO) AND COMMUNICATIONS STATION GUAM (NRV) WILL CONTINUE AT LEAST UNTIL 302359 UTC SEP 14. AMVER AND NOAA METEOROLOGICAL REPORTS WILL CONTINUE TO BE RECEIVED AT NO CHARGE THRU SHIPCOM HF RADIOTELEX (NBDP) SERVICE VIA STATIONS KLB NEAR SEATTLE AND WLO NEAR MOBILE, ALABAMA, AND NOAA'S SEAS (SHIPBOARD ENVIRONMENTAL (DATA) ACQUISITION SYSTEM) PROGRAM THROUGH INMARSAT-C. AMVER REPORTS MAY ALSO BE SENT AT NO CHARGE THRU GLOBE WIRELESS. BROADCAST OF MARITIME SAFETY INFORMATION BY HF SITOR (HF NAVTEX) WILL NOT BE AFFECTED BY THIS ACTION 2. CANCEL THIS MSG 010001 UTC OCT 14.
2. Zona general	
3. Localidad	
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

CAMBIO DE HUSO HORARIO PERMANENTE

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XV 55/14
2. Zona general	DUE TO TIME CHANGE CARRIED OUT 300001 UTC
3. Localidad	MAR 14 CHILEAN STANDARD TIME HAS CHANGED TO
4. Número de la carta	TIME ZONE (UTC+4). SHIPS SHOULD COMPLY WITH
5. Tema clave	REGULATIONS OF NATIONAL MARITIME AUTHORITY IN
6. Posición geográfica	THE FOLLOWING WEB SITE: WWW.SHOA.MIL.CL
7. Observaciones adicionales	(SERVICIOS/RADIOAVISOS/RADIOWARNINGS/PROVISIONS
8. Detalles de anulación	OF THE NATIONAL MARITIME AUTHORITY). ALL SHIPS ARE REQUESTED TO SEND IN CLEAR TEXT, WIND, SEA AND ATMOSPHERIC PRESSURE REPORTS, TO CHILREP.

SITIO EN LA RED FUERA DE SERVICIO

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VIII 43/14 NAVAREA VIII WEBSITE.
2. Zona general	1. NAVAREA VIII WEBSITE UNUSABLE
3. Localidad	122300 UTC TO 132300 UTC NOV.14
4. Número de la carta	FOR URGENT SERVICE, CONTACT NAVAREA VIII,
5. Tema clave	PHONE: 91 135 274 7365,
6. Posición geográfica	FAX : 91 135 274 8373,
7. Observaciones adicionales	E-MAIL : INHO_MARINESAFETY@DATAONE.IN.
8. Detalles de anulación	2. CANCEL THIS MSG 140001 UTC NOV 14.

CONDICIONES METEOROLÓGICAS ESPACIALES**Notas:**

- i) *Las condiciones meteorológicas espaciales comprenden las condiciones y procesos que tienen lugar en el espacio, incluido en el sol, en la magnetosfera, la ionosfera y la termosfera, que pueden afectar al medio ambiente terrestre. Los efectos de las condiciones meteorológicas espaciales van desde los daños sufridos por los satélites debido a las partículas cargadas hasta el corte de la electricidad durante las tormentas geomagnéticas, o la alteración de los sistemas de posicionamiento de los satélites.*
- ii) *Las condiciones meteorológicas espaciales incluyen:*
- *las tormentas geomagnéticas;*
 - *las tormentas de radiación solar; y*
 - *la absorción completa de las señales radioeléctricas.*

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 43/14 SPACE WEATHER.
2. Zona general	1. STRONG SOLAR RADIATION STORM IN PROGRESS
3. Localidad	UNTIL 081000 UTC MAR 14. RADIO AND SATELLITE
4. Número de la carta	NAVIGATION SERVICES may be affected.
5. Tema clave	2. CANCEL THIS MSG 081100 UTC MAR 14.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

PELIGRO DE RADIACIÓN

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 1167/11
2. Zona general	HONSHU, E COAST. FUKUSHIMA PREF COAST.
3. Localidad	DANGEROUS AREA DESIGNATED AT 150230 utc MAR 11.
4. Número de la carta	WITHIN 10 KILOMETRES OF FUKUSHIMA NR 1 NUCLEAR
5. Tema clave	POWER PLANT,
6. Posición geográfica	37-25.5N 141-02.0E. SHIPS ARE ADVISED TO KEEP
7. Observaciones adicionales	CLEAR. IN ADDITION, RESTRICTED AREA, WITHIN 20
8. Detalles de anulación	KILOMETRES OF FUKUSHIMA NR 1 NUCLEAR POWER PLANT BASED ON SPECIAL MEASURES CONCERNING NUCLEAR EMERGENCY PREPAREDNESS AT 211500 utc APR 11.

8 RECURSOS Y RESPONSABILIDADES DE LOS COORDINADORES DE ZONAS METAREA

8.1 Recursos de los coordinadores de zonas METAREA

8.1.1 El coordinador de zona METAREA debería contar con:

- .1 la pericia y las fuentes de información de los servicios meteorológicos nacionales; y
- .2 comunicaciones eficaces (por ejemplo, teléfono, correo electrónico, facsímil, Internet, télex, etc.) con los servicios meteorológicos nacionales de la zona METAREA, con otros coordinadores de zonas METAREA y con otros proveedores de datos.

8.2 Responsabilidades de los coordinadores de zonas METAREA

8.2.1 El coordinador de zona METAREA ha de:

- .1 actuar como punto central de contacto en cuestiones relacionadas con la información y los radioavisos meteorológicos dentro de la zona METAREA;
- .2 promover las normas y prácticas internacionales establecidas y cerciorarse de que se aplican al transmitir la información y radioavisos meteorológicos en toda la zona METAREA;
- .3 coordinar las negociaciones preliminares entre Miembros limítrofes, para el establecimiento y la prestación de servicios de NAVTEX antes de la solicitud formal;
- .4 contribuir a la elaboración de normas y prácticas internacionales mediante la asistencia y participación en las reuniones del Equipo de expertos sobre servicios de seguridad marítima de la Comisión técnica mixta OMM/COI sobre oceanografía y meteorología marina (CMOMM) y también asistir y participar en las reuniones pertinentes de la OMI, la OHI y la OMM según proceda y sea necesario;

- .5 asegurarse también de que, dentro de su zona METAREA, los servicios meteorológicos nacionales que actúan como servicio emisor tengan la capacidad de:
 - .1 seleccionar información y radioavisos meteorológicos para transmitirlos de conformidad con las orientaciones dadas en los párrafos 4 y 5 *supra*; y
 - .2 supervisar la transmisión SafetyNET de sus boletines, transmitidos por el servicio emisor;
- .6 velar además por que, dentro de su zona METAREA, los servicios meteorológicos nacionales que actúan como servicios de preparación tengan la capacidad de:
 - .1 recibir información de todos los fenómenos meteorológicos que podrían afectar significativamente a la seguridad de la navegación dentro de su zona de responsabilidad;
 - .2 evaluar inmediatamente toda la información meteorológica al recibirla aplicando su pericia para determinar la pertinencia de dicha información para la navegación dentro de su zona de responsabilidad;
 - .3 reenviar la información meteorológica marítima que pueda requerir una difusión más amplia directamente a los coordinadores de zonas METAREA adyacentes y/o a otras partes, según proceda, utilizando el medio más rápido posible;
 - .4 asegurarse de que la información sobre todos los detalles de los radioavisos meteorológicos enumerados en el párrafo 4 respecto de los cuales es posible que no sea obligatorio transmitir un radioaviso de zona METAREA dentro de su propia zona de responsabilidad se remita de inmediato a los servicios meteorológicos nacionales y los coordinadores de zonas METAREA apropiados afectados por el fenómeno meteorológico; y
 - .5 mantener un registro de los datos de las fuentes en relación con la información meteorológica y los radioavisos dentro de su zona de responsabilidad.

9 RADIOAVISOS Y PRONÓSTICOS METEOROLÓGICOS

9.1 Transmisión de radioavisos y boletines meteorológicos y marinos (aplicación del SMSSM)

9.1.1 La aplicación del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM) prescrita por las disposiciones relativas a radiocomunicaciones de las enmiendas de 1988 al Convenio SOLAS y compatible con las mismas, a través del servicio NAVTEX, el servicio internacional SafetyNET y el servicio de transmisión de ISM en ondas decamétricas.

Principios

9.1.2 Los principios relativos a la elaboración y emisión de radioavisos y boletines meteorológicos y marinos son los siguientes:

- .1 a efectos de la elaboración y emisión de radioavisos meteorológicos y de la elaboración y emisión regulares de boletines meteorológicos y marinos, los océanos y mares se dividen en zonas de las cuales se responsabilizan los servicios meteorológicos nacionales.
- .2 las zonas de responsabilidad, en su conjunto, cubren totalmente los océanos y los mares a través de la información meteorológica que figura en los radioavisos y en los boletines meteorológicos y marinos.
- .3 la emisión de radioavisos meteorológicos y de boletines regulares de meteorología marítima para las zonas que el sistema NAVTEX no cubre se debería realizar a través del servicio internacional SafetyNET para la recepción de información sobre seguridad marítima en cumplimiento del capítulo IV del Convenio SOLAS (Radiocomunicaciones), enmendado.

Nota: Asimismo, es posible que los servicios meteorológicos nacionales tengan que elaborar y/o emitir radioavisos y pronósticos regulares para transmitirlos a través de un servicio de información sobre seguridad marítima por impresión directa en ondas decamétricas, a los buques que navegan exclusivamente en determinadas zonas donde se preste dicho servicio.

- .4 La elaboración y emisión de radioavisos y de boletines meteorológicos y marinos para las distintas zonas de responsabilidad se coordinan siguiendo los procedimientos mencionados en el *Manual de Servicios Meteorológicos Marinos* (OMM, N° 558) y la *Guía de los Servicios Meteorológicos Marinos* (OMM, N° 471), y se resumen en la sección siguiente.
- .5 La eficacia y utilidad de la transmisión de radioavisos y de boletines meteorológicos y marinos se supervisan a partir de las opiniones e informes de los navegantes.
- .6 Las transmisiones de información sobre seguridad marítima las supervisa el coordinador de la zona METAREA responsable de las mismas a fin de garantizar su exactitud e integridad.

9.2 Procedimientos

Servicio emisor

Es posible que los pronósticos y los radioavisos hayan sido elaborados exclusivamente por el servicio emisor o por otro servicio de preparación, o por una combinación de ambos, basándose en negociaciones entre los servicios pertinentes, o de otro modo, según proceda. El servicio emisor se encarga de elaborar un boletín completo utilizando la información facilitada por los servicios de preparación pertinentes y para transmitirlo de conformidad con las directrices del Manual del servicio internacional SafetyNET y el Manual NAVTEX internacional. El servicio emisor también es responsable de supervisar las transmisiones de información SafetyNET en su zona de responsabilidad designada.

NOTAS:

- 1) Es posible que en algunas zonas METAREA haya sólo un servicio de preparación, que será el mismo servicio meteorológico nacional que el servicio emisor (por ejemplo, el Reino Unido para la zona METAREA I, Argentina para la zona METAREA VI y Australia para la zona METAREA X).
- 2) Los servicios afectados podrán, mediante negociaciones, generar un formato apropiado para atribuir el origen de la información de los pronósticos y radioavisos que se incluya en los boletines.
- 3) En las situaciones donde no se disponga de información, datos o asesoramiento de otros servicios de preparación designados para una zona de responsabilidad dada, el servicio emisor de dicha zona será responsable de mantener la cobertura completa para dicha zona.

Servicio preparatorio

El coordinador de la zona METAREA se encarga de elaborar un boletín completo basándose en la información facilitada por los servicios preparatorios que le están vinculados, y de insertar el correspondiente epígrafe LIG, como se especifica en el anexo 4 b) del Manual del servicio internacional SafetyNET. El servicio emisor es también responsable de supervisar las transmisiones de información en su zona de responsabilidad asignada.

Elaboración y emisión de boletines meteorológicos y marinos

9.2.1 Los boletines meteorológicos y marinos deberían incluir los siguientes elementos en el orden especificado a continuación:

- .1 Parte I: Avisos de temporal;
- .2 Parte II: Sinopsis de las principales características del mapa meteorológico de superficie y, en la medida de lo posible, de las principales características de las condiciones correspondientes de la superficie del mar; y
- .3 Parte III: Pronósticos.

9.2.2 Los boletines meteorológicos y marinos podrán incluir, además, las siguientes partes:

- .1 Parte IV: Análisis y/o pronóstico en formato IAC FLEET;
- .2 Parte V: Selección de informes de estaciones marítimas; y
- .3 Parte VI: Selección de informes de estaciones terrenas.

Notas:

- 1) Los informes que se incluyen en la parte VI deberían ser para una selección fija de estaciones en un orden establecido.
- 2) Las partes IV, V y VI podrán transmitirse a otra hora prevista.

9.2.3 En la zona o zonas en las cuales un coordinador de la zona METAREA haya asumido la responsabilidad, el servicio debería seleccionar la estación terrena costera apropiada para prestar servicio a dicha zona. En particular, se deberían adoptar los siguientes procedimientos:

- .1 Para transmisiones programadas: se deberían emitir como mínimo a través de un único satélite designado para tal efecto, de conformidad con un programa preestablecido o coordinado por la OMM.
- .2 Para transmisiones no programadas: se deberían emitir en el marco del servicio SafetyNET a través de todos los satélites oceánicos de Inmarsat que cubran la zona de responsabilidad del coordinador de la zona METAREA.

9.2.4 Los boletines meteorológicos y marinos se deberían elaborar y emitir como mínimo dos veces al día.

9.2.5 Los boletines meteorológicos y marinos se deberían emitir a una hora programada y en el orden siguiente: parte I, seguida inmediatamente de la parte II y a continuación de la parte III. Se ha elaborado un programa de las horas de inicio de la transmisión de estos boletines con respecto a todas las zonas ISM y las ETC que operan en dichas zona, teniendo en cuenta, entre otras cosas, las horas sinópticas de la OMM fijadas para las observaciones, el análisis de datos y la elaboración de pronósticos. Además, como estos programas de transmisión para el servicio internacional SafetyNET tienen que coordinarse bajo los auspicios de la OMM, en colaboración con otras organizaciones como la OHI, los coordinadores de zonas METAREA no deberían modificar unilateralmente estos programas coordinados y publicados, ni solicitar a la OMM que efectúe modificaciones con frecuencia.

9.2.6 Los coordinadores de zonas METAREA han de garantizar que en todos los radioavisos y pronósticos que vayan a ser transmitidos por una ETC se adopta el formato correcto de direccionamiento de los mensajes LIG.

9.2.7 Los radioavisos se deberían emitir en lenguaje sencillo. Las sinopsis y los pronósticos deberían emitirse en un lenguaje sencillo, aunque podrán utilizarse algunas abreviaturas, especialmente cuando es necesario reducir el tamaño de un boletín a fin de retransmitirlo por un sistema de poca anchura de banda, como el servicio NAVTEX (véase el párrafo 9.2.11).

9.2.8 Los avisos, las sinopsis y los pronósticos que se vayan a emitir por el servicio internacional SafetyNET y por el servicio internacional NAVTEX se deberían transmitir en inglés.

Nota: Además, si un servicio meteorológico nacional desea emitir radioavisos y pronósticos a fin de cumplir las obligaciones nacionales estipuladas en el Convenio SOLAS, la transmisión de los mismos podrá efectuarse en otros idiomas. Dichas transmisiones formarán parte de un servicio nacional SafetyNET o NAVTEX.

9.2.9 A fin de garantizar la integridad de los radioavisos y pronósticos recibidos por los navegantes, es esencial que los coordinadores de zonas METAREA supervisen las transmisiones que ellos generan. Esta labor es especialmente importante en un sistema altamente automatizado que depende de la observación estricta del procedimiento y el formato a seguir. Esto puede conseguirse habilitando una instalación receptora de mensajes LIG en el coordinador de la zona METAREA.

Nota: Todos los coordinadores de zonas METAREA podrán utilizar el receptor LIG para determinar lo siguiente:

- 1) que el mensaje se ha transmitido;
- 2) que el mensaje se recibe correctamente;
- 3) que los mensajes de anulación se ejecutan adecuadamente; y
- 4) la causa de todo retraso injustificado en la transmisión del mensaje.

9.2.10 En el texto de la sinopsis se deberá evitar, en la medida de lo posible, el uso de terminología técnica.

9.2.11 La terminología utilizada en los boletines de terminología marítima deberá corresponderse con la de la lista multilingüe de términos utilizados en boletines meteorológicos y marinos, que figura en el Apéndice I.2 del Manual de Servicios Meteorológicos Marinos (OMM, N° 558) y en el Anexo 2.B de la Guía de los Servicios Meteorológicos Marinos (OMM, N° 471). En el Apéndice II.2 del Manual de Servicios Meteorológicos Marinos (OMM, N° 558) figuran directrices específicas para el servicio NAVTEX, incluida una lista de abreviaturas de uso común en los mensajes meteorológicos marinos. La lista de abreviaturas de uso común también figura en el párrafo 9.6 del presente documento.

9.3 Radioavisos

9.3.1 Los radioavisos se deberían emitir en caso de vientos duros y muy duros (fuerza 8 o 9 en la escala Beaufort), temporales (fuerza 10 o superior en la escala Beaufort) y ciclones tropicales (huracanes en el Atlántico norte y en el noroeste del Pacífico, tifones en el oeste del Pacífico, ciclones en el océano Índico y ciclones de naturaleza similar en otras regiones).

9.3.2 La emisión de radioavisos para vientos fuertes (de fuerza 7 en la escala Beaufort) es opcional.

9.3.3 Los radioavisos de vientos, temporales y ciclones tropicales deberán comprender los siguientes elementos en el orden especificado a continuación:

- .1 tipo de radioaviso;
- .2 fecha y hora de referencia en UTC;
- .3 tipo de perturbación (por ejemplo, baja presión, huracán, etc.), indicando la presión central en hectopascales;
- .4 situación de la perturbación en latitud y longitud o con referencia a marcas bien conocidas;
- .5 dirección y velocidad del desplazamiento de la perturbación;
- .6 extensión de la zona afectada;
- .7 velocidad o fuerza y dirección del viento en las zonas afectadas;
- .8 estado de la mar y el oleaje en la zona afectada; y
- .9 otros datos pertinentes, como los posibles puntos futuros de la perturbación.

Los puntos .1, .2, .4, .6 y .7 enumerados *supra* siempre se deberían incluir en los radioavisos.

9.3.4 Cuando se emitan radioavisos que informan de más de una perturbación o sistema de presión, éstos se deberían describir en orden de peligrosidad.

9.3.5 Los radioavisos deberían ser lo más breves posible y, al mismo tiempo, claros y concisos.

9.3.6 En el radioaviso se debería indicar la hora en que se registró por última vez un ciclón tropical o tormenta extratropical en un lugar determinado.

9.3.7 Los radioavisos se deberían emitir tan pronto como sea necesario y se transmitirán inmediatamente después de que se hayan recibido, repitiendo dicha operación seis minutos más tarde, cuando se trate de una transmisión no programada.

9.3.8 Cuando no resulte necesario emitir ningún radioaviso de vientos, temporales o ciclones tropicales, este hecho se debería indicar claramente en la parte I de todos los boletines meteorológicos y marinos.

9.3.9 Los radioavisos se deberían actualizar siempre que sea necesario y después se emitirán inmediatamente.

9.3.10 Los radioavisos deberían seguir vigentes hasta que se modifiquen o anulen.

9.3.11 Los radioavisos emitidos como parte I de un boletín programado no tendrán que volver a transmitirse seis minutos más tarde.

9.3.12 También se deberían emitir, según sea necesario, radioavisos que informen de otras situaciones de riesgo, como visibilidad reducida, mala mar (mucho oleaje, riesgo de olas erráticas, etc.), acumulación de hielo, etc.

9.4 Sinopsis

9.4.1 La sinopsis que se facilite en la parte II de los boletines meteorológicos y marinos debería comprender los siguientes elementos en el orden indicado a continuación:

- .1 fecha y hora de referencia en UTC;
- .2 sinopsis de las principales características del mapa meteorológico de superficie, y
- .3 dirección y velocidad de desplazamiento de las perturbaciones tropicales y sistemas de presión significativos.

9.4.2 Las características esenciales del estado de la mar (mar de fondo y oleaje) deberían incluirse en la sinopsis siempre que se disponga de esta información; además de las características de cualquier otro elemento de la superficie marítima (hielos flotantes, corrientes, etc.) si se estima viable y significativo.

9.4.3 Debería hacerse una descripción de las perturbaciones tropicales y los sistemas de baja presión significativos que afecten o puedan afectar una determinada zona dentro o cerca del periodo de validez de un pronóstico; asimismo, deberían incluirse la presión central y/o la intensidad, el lugar, el desplazamiento y los cambios de intensidad para cada sistema; los frentes significativos, los centros de alta presión; las vaguadas y las crestas deberán incluirse siempre que ello aclare la situación meteorológica.

9.4.4 La dirección y la velocidad de desplazamiento de las perturbaciones tropicales y los sistemas de presión significativos deberían indicarse en puntos del compás y metros por segundo o nudos.

9.4.5 Se deberían indicar las unidades que se utilizan para indicar la velocidad de desplazamiento de los sistemas.

9.5 Pronósticos

9.5.1 Los pronósticos que se transmiten en la parte III de los boletines meteorológicos y marinos deberían comprender los siguientes aspectos en el orden especificado a continuación:

- .1 el periodo de validez del pronóstico;
- .2 el nombre o designación de la zona o zonas objeto del pronóstico dentro de la zona de ISM principal; y
- .3 una descripción de los siguientes elementos:
 - .1 velocidad o fuerza del viento y dirección;
 - .2 estado del mar (altura significativa de ola/mar total);
 - .3 visibilidad cuando el pronóstico no alcanza a 5 millas marinas; y
 - .4 acumulación de hielo, cuando proceda.

9.5.2 Los pronósticos deberían indicar los cambios significativos previstos durante el periodo de validez de los mismos, e igualmente los factores meteorológicos significativos, como las precipitaciones heladas, de nieve o de lluvia, y una perspectiva para un periodo de más de 24 horas. Además, cuando sea posible también deberían incluirse fenómenos como rompientes, mar encontrado, y olas anormales.

9.5.3 El periodo de validez debería indicarse en número de horas desde la emisión del pronóstico o por la fecha y hora en UTC, del comienzo y final de dicho periodo.

9.5.4 Se deberían utilizar los siguientes términos descriptivos para la visibilidad:

- .1 muy reducida (menos de 0,5 millas marinas);
- .2 reducida (0,5 a 2 millas marinas);
- .3 moderada (2 a 5 millas marinas);
- .4 buena (más de 5 millas marinas).

9.6 Abreviaturas de uso común en el servicio internacional NAVTEX

Términos completos	Abreviatura NAVTEX	Términos completos	Abreviatura NAVTEX
North or Northerly (Norte)	N	Slowly (Lentamente)	SLWY
Northeast or Northeasterly (Noreste)	NE	Quickly (Rápidamente)	QCKY
East or Easterly (Este)	E	Rapidly (Rápidamente)	RPDY
Southeast or Southeasterly (Sureste)	SE	Knots (Nudos)	KT
South or Southerly (Sur)	S	Km/h (km/h)	KMH
Southwest or Southwesterly (Sureste)	SW	Nautical miles (Millas náuticas)	NM
West or Westerly (Oeste)	W	Metres (Metros)	M
Northwest or Northwesterly (Noroeste)	NW	HectoPascal (HectoPascuales)	HPA
Decreasing (Disminuyendo)	DECR	Meteo... (Meteo...)	MET
Increasing (Aumentando)	INCR	Forecast (Predicción/pronóstico)	FCST
Variable (Variable)	VRB	Further outlooks (Evolución probable)	TEND
Becoming (Evolucionando)	BECMG	Visibility (Visibilidad)	VIS
Locally (Localmente)	LOC	Slight (Leve)	SLGT o SLT
Moderate (Moderado)	MOD	Quadrant (Cuadrante)	QUAD
Occasionally (Ocasionalmente)	OCNL	Possible (Posible)	POSS
Scattered (Disperso)	SCT	Probability/Probable (Probabilidad/probable)	PROB
Temporarily/Temporary (Temporalmente/temporal)	TEMPO	Significant (Importante)	SIG
Isolated (Aislado)	ISOL	No change (Ningún cambio)	NC
Frequent/Frequency (Frecuente/frecuencia)	FRQ	No significant change (Ningún cambio significativo)	NOSIG
Showers (Aguaceros)	SHWRS o SH	Following (Siguiente)	FLW
Cold Front (Frente frío)	C-FRONT o CFNT	Next (Próximo)	NXT
Warm Front (Frente caliente)	W-FRONT o WFNT	Heavy (Fuerte)	HVY
Occlusion Front (Frente de oclusión)	O-FRONT o OFNT	Severe (Severo)	SEV o SVR
Weakening (Debilitándose)	WKN	Strong (Fuerte)	STRG
Building (Formándose)	BLDN	From (Procedente de)	FM

Términos completos	Abreviatura NAVTEX	Términos completos	Abreviatura NAVTEX
Filling (Colmándose)	FLN	Expected (Previsto)	EXP
Deepening (Profundizando)	DPN	Latitude/Longitude (Latitud/longitud)	LAT/LONG
Intensifying/Intensify (Intensificándose /intensificar)	INTSF	Filling (Colmándose)	FLN
Improving/Improve (Mejorando/mejorar)	IMPR	Deepening (Profundizándose)	DPN
Stationary (Estacionario)	STNR	Intensifying/Intensify (Intensificándose/ intensificar)	INTSF
Quasi-Stationary (Casi estacionario)	QSTNR	Improving/Improve (Mejorando/mejorar)	IMPR
Moving/Move (Desplazándose/ desplazarse)	MOV o MVG	Stationary (Estacionario)	STNR
Veering (Cambio de dirección (en el sentido de las agujas del reloj))	VEER	Quasi-Stationary (Casi estacionario)	QSTNR
Backing (Cambio de dirección (en sentido contrario de las agujas del reloj))	BACK	Moving/Move (Desplazándose/ desplazarse)	MOV o MVG

10 EJEMPLOS DE RADIOAVISOS Y PRONÓSTICOS METEOROLÓGICOS

10.1 Ejemplos de radioavisos de la sección 9.3.

WONT50 LFPW 250903

A

SECURITE ON METAREA 2, METEO-FRANCE,
WARNING NR 446, THURSDAY 25 OCTOBER 2014 AT 0900 UTC
GENERAL SYNOPSIS, THURSDAY 25 AT 00 UTC
TROPICAL STORM TONY 1002 LOCATED NEAR 30,4N 38,4W AT 25/09 UTC,
EXPECTED NEAR 32,5N 31,8W BY 26/06 UTC, MAX WIND NEAR CENTER 40 KT,
GUSTS 50 KT, MOVING EAST-NORTHEAST AT 20 KT.
IRVING :
FROM 25/18 UTC TO 26/09 UTC AT LEAST.
CYCLONIC 8. SEVERE GUSTS.
NORTHWEST OF METEOR :
FROM 25/18 UTC TO 26/09 UTC AT LEAST.
CYCLONIC 8. SEVERE GUSTS.

WWST02 SBBR 251510

1 31 05 02 12 20

WARNING NR 948/2014

HIGH SURF WARNING

ISSUED AT 1630 GMT - TUE - 23/10/2014

HIGH SURF BETWEEN CITIES ANGRA DOS REIS (RJ) AND MACAÉ (RJ) STARTING AT 250000 GMT. WAVES FROM SW/S 2.5 METERS.

VALID UNTIL 260200 GMT.

WARNING NR 952/2014

ROUGH/VERY ROUGH SEA WARNING

ISSUED AT 1130 GMT - WED - 24/OCT/2014

AREA BRAVO. WAVES FM SW/S 3.0/4.5 METERS.

VALID UNTIL 260000 GMT.

THIS WARNING REPLACES THE WARNING NR 940/2014.

WARNING NR 953/2014

ROUGH SEA WARNING

ISSUED AT 1130 GMT - WED - 24/OCT/2014

AREA DELTA S OF 22S STARTING AT 250600 GMT. WAVES FM SW/S 3.0/3.5 METERS.

VALID UNTIL 261200 GMT.

WARNING NR 957/2014

ROUGH/VERY ROUGH SEA WARNING

ISSUED AT 1300 GMT - THU - 25/OCT/2014

SOUTH OCEANIC AREA S OF 25S AND W OF 035W WAVES FM SW 3.0/5.0 METERS

VALID UNTIL 261200 GMT

THIS WARNING REPLACES THE WARNING NR 954/2014

WARNING NR 958/2014

ROUGH/VERY ROUGH SEA WARNING

ISSUED AT 1300 GMT - THU - 25/OCT/2014

SOUTH OCEANIC AREA S OF 27S AND E OF 035W WAVES FM NW/SW 3.0/6.0 METERS

VALID UNTIL 270000 GMT

THIS WARNING REPLACES THE WARNING NR 955 AND 956/2014

10.2 Ejemplos de pronósticos de la sección 9.3.1.3

FQNT21 EGRR 250800
SECURITE

HIGH SEAS BULLETIN FOR METAREA 1
ISSUED AT 0800 UTC ON THURSDAY 25 OCTOBER 2014
BY THE MET OFFICE, EXETER, UNITED KINGDOM
FOR THE PERIOD 0800 UTC ON THURSDAY 25 OCTOBER UNTIL 0800
UTC ON FRIDAY 26 OCTOBER 2014

NO STORMS

GENERAL SYNOPSIS
AT 250000UTC, LOW 41 NORTH 18 WEST 997 EXPECTED 42 NORTH
12 WEST WITH LITTLE CHANGE BY 260000UTC. LOW 43 NORTH 45
WEST 994 EXPECTED 47 NORTH 47 WEST 985 BY SAME TIME. LOW
47 NORTH 46 WEST 995 LOSING ITS IDENTITY BY THAT TIME. AT
250000UTC, HIGH 60 NORTH 26 WEST 1034 EXPECTED 68 NORTH
21 WEST 1038 BY 260000UTC

AREA FORECASTS FOR THE NEXT 24 HOURS

SOLE
EASTERLY OR NORTHEASTERLY 5 TO 7. MODERATE OR ROUGH. RAIN
OR THUNDERY SHOWERS. MODERATE OR GOOD

SHANNON SOUTH ROCKALL
NORTHEASTERLY 5 TO 7. MODERATE OR ROUGH. OCCASIONAL RAIN.
MODERATE, OCCASIONALLY POOR

NORTH ROCKALL SOUTH BAILEY
NORTHERLY OR NORTHEASTERLY 5 OR 6. SLIGHT BECOMING
MODERATE, OCCASIONALLY ROUGH LATER. MAINLY FAIR. MODERATE
OR GOOD

NORTH BAILEY
EASTERLY BACKING NORTHEASTERLY 4 OR 5, OCCASIONALLY 6 FOR
A TIME. SLIGHT BECOMING MODERATE, THEN ROUGH LATER.
OCCASIONAL RAIN. MODERATE OR GOOD

EAST FAEROES
NORTHERLY OR NORTHWESTERLY 6 OR 7, OCCASIONALLY GALE 8
LATER. MODERATE OR ROUGH, BECOMING VERY ROUGH OR HIGH.
WINTRY SHOWERS. GOOD

WEST FAEROES EAST SOUTHEAST ICELAND
NORTHERLY OR NORTHEASTERLY 6 OR 7, DECREASING 4 OR 5 FOR
A TIME. MODERATE, BECOMING ROUGH OR VERY ROUGH. WINTRY
SHOWERS. GOOD

WEST SOUTHEAST ICELAND
EASTERLY OR NORTHEASTERLY 6 OR 7, DECREASING 4 OR 5,
BECOMING VARIABLE 4 LATER. MODERATE BECOMING ROUGH.

WINTRY SHOWERS. GOOD

EAST NORTHERN SECTION

IN NORTHEAST, NORTHWESTERLY 4 OR 5, VEERING EASTERLY 5 OR 6, OCCASIONALLY 7 FOR A TIME. SLIGHT OR MODERATE.

OCCASIONAL RAIN. MODERATE OR GOOD.

IN NORTHWEST, VARIABLE 3 OR 4. SLIGHT OR MODERATE.

OCCASIONAL RAIN. MODERATE OR GOOD.

IN SOUTH, EASTERLY OR NORTHEASTERLY, 4 OR 5 OCCASIONALLY 6 IN SOUTH. MODERATE OCCASIONALLY ROUGH IN SOUTH.

OCCASIONAL RAIN. MODERATE OR GOOD

WEST NORTHERN SECTION

IN NORTHEAST, VARIABLE 3 OR 4, BUT NORTHEASTERLY 5 FOR A TIME IN FAR NORTH. SLIGHT OR MODERATE. OCCASIONAL RAIN.

MODERATE OR GOOD.

IN NORTHWEST, NORTHEASTERLY 5 TO 7, BECOMING CYCLONIC 4 OR 5. MODERATE OR ROUGH. OCCASIONAL RAIN OR SNOW.

MODERATE OR GOOD, OCCASIONALLY POOR.

IN SOUTH, EASTERLY OR SOUTHEASTERLY, 4 OR 5, OCCASIONALLY 6 IN SOUTH. MODERATE OR ROUGH. OCCASIONAL RAIN. MODERATE

OR GOOD

EAST CENTRAL SECTION

EASTERLY OR NORTHEASTERLY 5 TO 7, DECREASING 3 OR 4 IN SOUTH. ROUGH, OCCASIONALLY VERY ROUGH IN SOUTH AT FIRST.

RAIN OR SHOWERS. MODERATE OR GOOD

WEST CENTRAL SECTION

EASTERLY OR SOUTHEASTERLY, BECOMING CYCLONIC FOR A TIME

IN SOUTHWEST, 5 TO 7, OCCASIONALLY GALE 8 IN WEST. ROUGH, OCCASIONALLY VERY ROUGH IN WEST. RAIN OR SHOWERS.

MODERATE OR GOOD

DENMARK STRAIT

IN AREA NORTH OF 70 NORTH, NORTHWESTERLY 4 OR 5, BECOMING VARIABLE 3 OR 4. SMOOTH OR SLIGHT. MAINLY FAIR. GOOD.

IN AREA SOUTH OF 70 NORTH, NORTHEASTERLY 5 TO 7, BECOMING VARIABLE 3 OR 4. MODERATE, OCCASIONALLY ROUGH FOR A TIME.

OCCASIONAL RAIN OR SNOW. MODERATE OR GOOD, OCCASIONALLY POOR

NORTH ICELAND

IN WEST, NORTHERLY OR NORTHWESTERLY 5 TO 7, BECOMING VARIABLE 3 OR 4 LATER. MODERATE OR ROUGH. MAINLY FAIR.

GOOD. LIGHT TO MODERATE ICING FOR A TIME IN NORTH WITH TEMPERATURES MS05 TO MS08.

IN EAST, NORTHERLY OR NORTHWESTERLY 7 TO SEVERE GALE 9, DECREASING 5 OR 6 IN NORTH LATER. VERY ROUGH OR HIGH.

OCCASIONAL SNOW. MODERATE OR POOR, OCCASIONALLY VERY POOR. MODERATE TO SEVERE ICING FOR A TIME IN NORTH WITH TEMPERATURES MS03 TO MS06

NORWEGIAN BASIN

NORTHERLY OR NORTHWESTERLY 6 TO GALE 8, INCREASING SEVERE

GALE 9 AT TIMES. ROUGH OR VERY ROUGH, BECOMING HIGH. SNOW OR WINTRY SHOWERS. MODERATE OR GOOD, OCCASIONALLY VERY POOR

OUTLOOK FOR FOLLOWING 24 HOURS:
SEVERE GALES EXPECTED IN NORTH ICELAND AND NORWEGIAN BASIN. GALES EXPECTED IN SOLE AND FAEROES

UNSCHEDULED STORM WARNINGS ARE BROADCAST VIA SAFETYNET AND IN BULLETIN WONT54 EGRR AVAILABLE VIA SOME INTERNET AND FTPMAIL OUTLETS=

FQAU20 ABRF 250818
IDQ10007
SECURITE

HIGH SEAS FORECAST FOR METAREA 10
NORTH EASTERN AREA EQUATOR TO 28S, 142E TO 170E
ISSUED BY THE AUSTRALIAN BUREAU OF METEOROLOGY, BRISBANE
FOR 24 HOURS FROM 1100UTC 25 OCTOBER 2014

PART 1 WARNINGS
Nil.

PART 2 SITUATION
AT 250600UTC.
LOW [999 HPA] NEAR 29S177E, MOVING SOUTHEAST AND WEAKENING.
TROUGH FROM 04S145E TO 07S158E TO 15S170E, MOVING SLOWLY NORTHEAST TO BE NEAR 04S145E TO 07S158E TO 107170E BY 261100UTC.
RIDGE NEAR 25S153E TO 28S156E, MOVING SLOWLY NORTHEAST TO BE NEAR 22S150E TO 28S163E AT 252300UTC AND NEAR 19S147E TO 28S165E AT 261100UTC.

PART 3 FORECAST
NORTHEAST OF TROUGH.
VARIABLE WINDS 5 TO 15 KNOTS WITH SMOOTH TO SLIGHT SEAS. LOW SE TO NE SWELLS.
SCATTERED SHOWERS AND ISOLATED THUNDERSTORMS.

SOUTHWEST OF RIDGE.
NW TO NE WINDS 10 TO 20 KNOTS WITH SLIGHT TO MODERATE SEAS. WINDS REACHING 20 TO 25 KNOTS WITH MODERATE SEAS AFTER 260600UTC. LOW TO MODERATE S TO SE SWELL.

REMAINING WATERS.
MOSTLY SW TO SE WINDS 10 TO 20 KNOTS WITH SLIGHT TO MODERATE SEAS.
SW TO SE
WINDS INCREASING TO 15 TO 25 KNOTS WITH MODERATE SEAS SE OF 28S162E
PTO 23S162E

TO 23S170E. MODERATE S TO SE SWELLS. ISOLATED SHOWERS. SHOWERS
TENDING SCATTERED
WITH ISOLATED THUNDERSTORMS WITHIN 120NM OF TROUGH.

WEATHER BRISBANE

11 NOTIFICACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

11.1 Las comunicaciones relativas a las operaciones de búsqueda y salvamento, tales como los alertas de socorro, la coordinación de las operaciones, las comunicaciones locales y las señales de determinación de la situación no se transmitirán nunca como ISM, incluso si (en el caso de algunos alertas costera-buques) se transmiten por el servicio internacional SafetyNET o NAVTEX, que también se utilizan para transmitir ISM. Por consiguiente, la presente orientación no es aplicable a estas comunicaciones.

11.2 No obstante, las operaciones de búsqueda y salvamento pueden requerir la difusión de ISM en la categoría de radioavisos náuticos, como se describe en el párrafo 4.2.3.6.

12 PROCEDIMIENTO DE ENMIENDA DEL MANUAL CONJUNTO OMI/OHI/OMM RELATIVO A LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

12.1 Las propuestas de enmienda o de mejora del Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima deberían presentarse al Comité de seguridad marítima para que lo evalúe a través del subcomité de la OMI pertinente. Las enmiendas se adoptarán únicamente tras su aprobación por el Comité de seguridad marítima (MSC).

12.2 Las modificaciones del Manual entrarán normalmente en vigor a intervalos de dos años aproximadamente o transcurridos unos plazos más largos determinados por el Comité de seguridad marítima en el momento de aprobarlas. Las modificaciones aprobadas por el Comité de seguridad marítima serán notificadas a todos los interesados, previéndose un plazo de notificación de 12 meses por lo menos, y entrarán en vigor el 1 de enero del año siguiente.

12.3 Dependiendo de la naturaleza de las enmiendas propuestas, se debería solicitar la aprobación de la Organización Hidrográfica Internacional y la Organización Meteorológica Mundial, y la participación activa de otros órganos, según sea necesario.