

ASAMBLEA
32º periodo de sesiones
Punto 12 del orden del día

A 32/Res.1158
28 enero 2022
Original: INGLÉS

Resolución A.1158(32)

**Adoptada el 15 de diciembre de 2021
(punto 12 del orden del día)**

DIRECTRICES RELATIVAS A LOS SERVICIOS DE TRÁFICO MARÍTIMO

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN la regla V/12 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (el Convenio), sobre los servicios de tráfico marítimo,

TENIENDO PRESENTE que recae en los Gobiernos la responsabilidad de garantizar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino en las zonas sometidas a su jurisdicción,

CONSCIENTE de que se proporcionan servicios de tráfico marítimo en todo el mundo y de que estos servicios contribuyen de manera valiosa a la seguridad de la navegación, a una mayor fluidez del tráfico y a la protección del medio marino,

RECONOCIENDO que se han producido diversos avances organizativos, operacionales y tecnológicos en el mundo, en un entorno marítimo que evoluciona rápidamente, desde la adopción en 1997 de la resolución A.857(20): "Directrices relativas a los servicios de tráfico marítimo", y que se ha hecho necesaria la revisión de dichas directrices,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que el grado de seguridad y eficacia del movimiento de los buques en una zona dotada de servicios de tráfico marítimo depende de que haya una estrecha cooperación entre quienes prestan dichos servicios y los buques que participan en ellos,

RECONOCIENDO ADEMÁS que la utilización de distintos procedimientos puede ser causa de confusión para los capitanes de buques, y que los servicios de tráfico marítimo deberían establecerse y funcionar de forma armonizada y de acuerdo con las directrices aprobadas a nivel internacional,

TOMANDO NOTA de que la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros (IALA) ha contribuido notablemente al desarrollo de orientaciones armonizadas a nivel internacional para los servicios de tráfico marítimo,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de seguridad marítima en su 102º periodo de sesiones,

- 1 ADOPTA el texto revisado de las "Directrices relativas a los servicios de tráfico marítimo", que figura en el anexo de la presente resolución;
- 2 RECOMIENDA a los Gobiernos Contratantes y Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio que tengan en cuenta las directrices que figuran en el anexo cuando proyecten e implanten servicios de tráfico marítimo de conformidad con la regla V/12 del Convenio;
- 3 RECOMIENDA TAMBIÉN a los Gobiernos que alienten a los capitanes de los buques que naveguen en zonas donde haya servicios de tráfico marítimo a que los utilicen;
- 4 AUTORIZA al Comité de seguridad marítima a que mantenga sometidas a examen las citadas directrices y las enmiende según proceda;
- 5 REVOCA la resolución A.857(20).

ANEXO

DIRECTRICES RELATIVAS A LOS SERVICIOS DE TRÁFICO MARÍTIMO

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Las presentes directrices, que se remiten a la regla V/12 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (el Convenio), deberían ser tenidas en cuenta por los Gobiernos Contratantes del Convenio cuando proyecten, implanten y pongan en funcionamiento servicios de tráfico marítimo (STM) en virtud de la legislación nacional. Se alienta también a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio a que tengan en cuenta estas directrices.

1.2 La OMI, en su calidad de reguladora de la planificación, implantación y funcionamiento de los servicios de tráfico marítimo, tiene la responsabilidad de proporcionar orientaciones para su establecimiento y funcionamiento, y para las cualificaciones y formación al respecto. Esto incluye asumir la función de liderazgo para proporcionar un foro y marco de cooperación entre los Gobiernos a fin de facilitar el funcionamiento coherente y armonizado de los STM en todo el mundo.

1.3 Se reconoce la importante contribución de la IALA a las funciones y responsabilidades de la OMI en relación con los STM.

1.4 Al cumplir lo dispuesto en las presentes directrices, los Gobiernos Contratantes deberían tener en cuenta los instrumentos aplicables de la OMI y remitirse a las orientaciones internacionales pertinentes, elaboradas y publicadas por las correspondientes organizaciones internacionales.

2 TÉRMINOS Y DEFINICIONES

A continuación figuran los términos utilizados en relación con los servicios de tráfico marítimo:

- .1 *Servicios de tráfico marítimo (STM)*: servicios implantados por un Gobierno con la capacidad de interactuar con el tráfico marítimo y de responder a las circunstancias cambiantes dentro de una zona de servicios de tráfico marítimo, con el fin de mejorar la seguridad y la eficacia de la navegación, contribuir a la seguridad de la vida humana en el mar y respaldar la protección del medio ambiente.
- .2 *Autoridad competente*: entidad designada por el Gobierno como responsable de los servicios de tráfico marítimo.
- .3 *Proveedor de STM*: organización o entidad autorizada por el Gobierno o la autoridad competente para proporcionar servicios de tráfico marítimo.
- .4 *Zona de STM*: zona delimitada y declarada oficialmente como zona en la que el proveedor de STM está autorizado a prestar servicios de tráfico marítimo.
- .5 *Personal de STM*: personas que realizan las tareas vinculadas a los servicios de tráfico marítimo, formadas para las operaciones relacionadas con estos servicios y debidamente cualificadas.

- .6 *Servicios conexos*: servicios distintos de los servicios de tráfico marítimo, como el practicaje, el remolque, y el amarre y desamarre, relacionados con el paso seguro y eficiente de un buque a través de una zona de STM.
- .7 *Buque participante*: buque que ha de participar en servicios de tráfico marítimo.

3 PROPÓSITO DE LOS SERVICIOS DE TRÁFICO MARÍTIMO

3.1 El propósito de los STM es contribuir a la seguridad de la vida humana en el mar, mejorar la seguridad y eficacia de la navegación, y apoyar la protección del medio marino dentro de una zona de STM, reduciendo las posibilidades de que se produzcan situaciones de riesgo mediante:

- .1 la provisión oportuna de la debida información sobre los factores que puedan afectar a los desplazamientos del buque y asistir en la toma de decisiones a bordo. Esto puede incluir:
 - .1 la posición, identidad, intención y desplazamientos de los buques;
 - .2 la información sobre seguridad marítima;
 - .3 las limitaciones de los buques de la zona de STM que puedan restringir la navegación de otros buques (por ejemplo, su maniobrabilidad), o cualquier otro obstáculo posible;
 - .4 otra información, como los trámites relacionados con las notificaciones y los pormenores del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP); y
 - .5 el apoyo a los servicios conexos y la cooperación con estos;
- .2 la supervisión y gestión del tráfico marítimo para garantizar la seguridad y eficiencia de los desplazamientos de los buques. Esto puede incluir:
 - .1 la planificación anticipada de los desplazamientos de los buques;
 - .2 la organización de los buques que están navegando;
 - .3 la organización del espacio asignado;
 - .4 el establecimiento de un sistema de permisos de circulación;
 - .5 el establecimiento de un sistema de planes de viaje o de travesía;
 - .6 el asesoramiento sobre las derrotas; y
 - .7 la garantía del cumplimiento y la ejecución de las disposiciones reglamentarias respecto de las cuales tienen atribuciones;
- .3 la respuesta a situaciones de riesgo cambiantes, entre las que cabe incluir:
 - .1 la incertidumbre de un buque sobre su derrota o posición;

- .2 el desvío de un buque de su derrota;
- .3 la necesidad de orientaciones de un buque para llegar a su posición de fondeo;
- .4 las averías o deficiencias de un buque, como fallos en el equipo de navegación o de maniobras;
- .5 las condiciones meteorológicas desfavorables (por ejemplo, poca visibilidad, vientos fuertes);
- .6 el peligro de encalladura o de abordaje de un buque; y
- .7 la respuesta a una situación de emergencia o apoyo a los servicios de emergencia.

3.2 Para cumplir su propósito, los STM deberían proporcionar la información, el asesoramiento, los avisos y las instrucciones que se consideren necesarios.

4 MARCO REGLAMENTARIO Y JURÍDICO

4.1 En virtud de la regla V/12 del Convenio, los STM están reconocidos internacionalmente como medida de seguridad de la navegación.

4.2 De conformidad con las disposiciones generales del derecho de los tratados y de los convenios de la OMI, los Gobiernos Contratantes tienen la responsabilidad de promulgar leyes y reglamentos, y de tomar toda medida que pueda ser necesaria para dar plena y total efectividad a dichos instrumentos.

4.3 El establecimiento de STM está supeditado a la legislación nacional y a los convenios internacionales pertinentes y ha de atender a factores como el volumen de tráfico, el grado de riesgo, y las condiciones geográficas y ambientales.

4.4 El establecimiento de STM puede estar vinculado a los sistemas de organización del tráfico marítimo o los sistemas de notificación obligatoria para buques adoptados por la OMI, de conformidad con las reglas V/10 y V/11, respectivamente, del Convenio.

4.5 También pueden establecerse STM fuera de las aguas territoriales de un Estado ribereño para proporcionar información y asesoramiento sobre la base de una participación voluntaria.

4.6 Los Gobiernos Contratantes deberían cerciorarse de que los buques que enarbolan su pabellón cumplen las prescripciones de los STM. Aquellos Gobiernos Contratantes que reciban información de que un buque que enarbole su pabellón ha contravenido supuestamente los STM deberían facilitar al Gobierno que haya notificado la infracción los pormenores de las medidas adoptadas al respecto.

5 RESPONSABILIDADES DE LOS SERVICIOS DE TRÁFICO MARÍTIMO

5.1 Los Gobiernos Contratantes deberían:

- .1 establecer una base jurídica para los STM que dé efecto a la regla V/12 del Convenio;

- .2 nombrar y facultar a una autoridad para que tenga competencias en los STM;
- .3 adoptar las medidas oportunas contra todo buque que enarbole su pabellón y sobre el que se haya notificado que no ha cumplido las disposiciones de los STM; y
- .4 tener en cuenta toda futura novedad técnica y de otro tipo reconocida por la Organización en relación con los STM.

5.2 La autoridad competente encargada de los STM debería:

- .1 establecer un marco reglamentario para crear y hacer funcionar los STM de conformidad con los convenios internacionales e instrumentos de la OMI pertinentes, las normas de la IALA y el derecho nacional;
- .2 autorizar a los proveedores de STM a hacer funcionar los STM dentro de una zona de STM delimitada;
- .3 garantizar que la formación sobre los STM ha sido aprobada y el personal de los STM tiene la titulación pertinente; y
- .4 establecer un marco de cumplimiento y ejecución para toda contravención de las prescripciones reglamentarias de los STM.

5.3 Los proveedores de STM deberían:

- .1 garantizar que los STM se ajustan al marco reglamentario establecido por la autoridad competente encargada de los STM;
- .2 fijar objetivos operacionales para los STM que sean coherentes con la mejora de la seguridad y la eficacia del tráfico marítimo, y la protección del medio ambiente. Los objetivos establecidos deberían evaluarse regularmente para que se demuestre que se están cumpliendo;
- .3 garantizar que se proporcionan el equipo, los sistemas y los medios debidos para la prestación de los STM;
- .4 garantizar que los STM cuentan con el personal adecuado y que este tiene la formación y cualificaciones debidas; y
- .5 garantizar que la información relativa a las prescripciones y procedimientos de los STM y las categorías de buques que tienen que participar en los STM se promulga en las publicaciones náuticas adecuadas.

6 BUQUES PARTICIPANTES

6.1 Dentro de una zona de STM, los buques participantes deberían:

- .1 presentar los informes o la información que requieran los STM;
- .2 tener en cuenta la información, el asesoramiento o los avisos presentados por los STM;

- .3 cumplir las prescripciones e instrucciones de los STM dirigidas a los buques, a menos que existan motivos de seguridad y/o de protección del medio marino que indiquen lo contrario; y
- .4 notificar a los STM cualquier suceso contaminante o peligro para la navegación.

6.2 Los buques que no sean designados buques participantes podrán ser parte de STM siempre que cumplan las prescripciones de estos, así como toda orientación que formule el proveedor de STM.

6.3 Si los capitanes deciden hacer caso omiso de alguna de las instrucciones dadas por los STM, se les podrá pedir que informen de los motivos de sus actos.

7 PRINCIPIOS GENERALES

7.1 Nada de lo dispuesto en las presentes directrices altera en modo alguno la responsabilidad final del capitán en el funcionamiento del buque en todos sus aspectos, incluida la responsabilidad de navegar en condiciones seguras.

7.2 La necesidad de contar con STM debería evaluarse y examinarse por medio de una evaluación de los riesgos.

7.3 Las comunicaciones de los STM deberían ser oportunas, claras, concisas e inequívocas.

7.4 Los STM funcionan dentro de un entorno integral en el que los buques, puertos, servicios conexos y demás organizaciones cumplen sus funciones respectivas, según proceda.

7.5 Para la eficacia y seguridad de las operaciones en general, es fundamental que el intercambio de datos y el uso común de la información estén efectivamente armonizados. Se alienta a los proveedores de STM a que utilicen las notificaciones automatizadas siempre que sea posible.

7.6 Las operaciones de los STM deberían estar armonizadas con los sistemas de notificación para buques, las medidas de organización del tráfico marítimo y los servicios conexos, según proceda.

7.7 Cuando dos o más Gobiernos tengan un interés común en establecer STM en una zona determinada, deberían establecer STM coordinados basados en un acuerdo concluido entre ellos. Cuando se establezcan STM coordinados estos deberían contar con procedimientos y operaciones uniformes.

8 CUALIFICACIONES Y FORMACIÓN

8.1 Un factor fundamental para el funcionamiento de los STM es que su personal sea competente.

8.2 Solo debería considerarse que el personal de los STM es competente cuando tenga la formación y cualificaciones debidas para el cumplimiento de sus obligaciones en los STM. Esto incluye:

- .1 haber concluido satisfactoriamente una formación general sobre los STM aprobada por una autoridad competente;
- .2 haber concluido satisfactoriamente una formación práctica en los STM en los que trabaje el personal;
- .3 ser evaluado periódicamente y recibir formación de revalidación para mantener sus competencias; y
- .4 tener la titulación adecuada.

9 NORMAS DE LA IALA

9.1 La IALA publica normas y recomendaciones, directrices y cursos modelo conexos específicamente relacionados con el establecimiento y funcionamiento de los STM para contribuir a la armonización mundial de los STM.

9.2 Se alienta a los Gobiernos Contratantes a que tengan en cuenta las normas y recomendaciones, directrices y cursos modelo conexos de la IALA.
