



SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES
Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
11º periodo de sesiones
Punto 18 del orden del día

COMSAR 11/18
12 marzo 2007
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Índice

Sección	Página
1 INTRODUCCIÓN - ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA - ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2007	5
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	9
3 SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SMSSM)	10
4 CUESTIONES RELATIVAS A LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS TRATADAS POR LA UIT	17
5 SERVICIOS SATELITARIOS (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)	20
6 CUESTIONES RELATIVAS A BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, INCLUIDAS LAS RELACIONADAS CON LA CONFERENCIA SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DE 1979 Y LA IMPLANTACIÓN DEL SMSSM	24
7 AVANCES EN LOS SISTEMAS Y TÉCNICAS DE LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS	33
8 REVISIÓN DEL MANUAL IAMSAR	34
9 REVISIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS RESAR	35
10 ENMIENDAS AL ANEXO IV DEL REGLAMENTO DE ABORDAJES (SEÑALES DE PELIGRO)	39
11 DIRECTRICES SOBRE EL CONTROL DE LOS BUQUES EN CASO DE EMERGENCIA	40

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

12	SUSTITUCIÓN DE LA TELEGRAFÍA DE IMPRESIÓN DIRECTA DE BANDA ESTRECHA (RADIOTÉLEX) PARA LAS COMUNICACIONES DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA EN LAS BANDAS DE ONDAS HECTOMÉTRICAS Y DECAMÉTRICAS	41
13	DIRECTRICES PARA LA DETERMINACIÓN DE LIMITACIONES OPERACIONALES UNIFORMES PARA LAS NAVES DE GRAN VELOCIDAD	45
14	ELABORACIÓN DE UNA ESTRATEGIA DE NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA	46
15	PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL COMSAR 12	54
16	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2008	56
17	OTROS ASUNTOS	56
18	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ	57

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 PROYECTO DE CIRCULAR COMSAR – ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA DIFUNDIDA POR EL SISTEMA LIG DE SAFETYNET Y RECOMENDACIONES PARA MEJORAR SU CALIDAD
- ANEXO 2 DIAGRAMA PRELIMINAR REVISADO DE LAS ORIENTACIONES PRÁCTICAS SIMPLIFICADAS SOBRE LAS LLAMADAS DE SOCORRO INICIALES
- ANEXO 3 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA.[A...](25) - CRITERIOS APLICABLES CUANDO SE PROVEAN SISTEMAS DE COMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE PARA EL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SMSSM)
- ANEXO 4 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](83) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 5 PROYECTO DE CIRCULAR MSC – REDUCCIÓN AL MÍNIMO DE LOS RETRASOS EN LA RESPUESTA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO A LOS ALERTAS DE SOCORRO
- ANEXO 6 MANDATO Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE LA DECIMOCUARTA REUNIÓN DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO OACI/OMI SOBRE LA ARMONIZACIÓN DE LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS Y MARÍTIMOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
- ANEXO 7 LISTA DE PREGUNTAS SOBRE LAS CUESTIONES DE LRIT RELACIONADAS CON LA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO QUE ES NECESARIO ABORDAR
- ANEXO 8 PROYECTO DE CIRCULAR MSC – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL MANUAL INTERNACIONAL DE LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS Y MARÍTIMOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (MANUAL IAMSAR)
- ANEXO 9 PROYECTO DE CIRCULAR MSC.[...](83) - ADOPCIÓN DE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS TRANSMISORES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DEL SIA (RESAR - SIA) DESTINADOS A LAS OPERACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
- ANEXO 10 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](84) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 11 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](84) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

- ANEXO 12 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](84) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 1994 (CÓDIGO NGV 1994)
- ANEXO 13 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](84) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000 (CÓDIGO NGV 2000)
- ANEXO 14 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE UNIDADES DE PERFORACIÓN (MODU) NECESARIAS EN RELACIÓN CON LA REVISIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS RESAR
- ANEXO 15 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](83) - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RESOLUCIÓN A.802(19) SOBRE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS RESPONDEDORES DE RADAR PARA EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA DESTINADOS A OPERACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
- ANEXO 16 ANTEPROYECTO DE DIRECTRICES SOBRE EL CONTROL DE LOS BUQUES EN CASO DE EMERGENCIA
- ANEXO 17 ANTEPROYECTO DE CIRCULAR MSC – ORIENTACIONES SOBRE LA SUPRESIÓN DE LA PRESCRIPCIÓN DE LLEVAR INSTALACIONES DE RADIOTÉLEX (IDBE) A BORDO DE DETERMINADOS BUQUES QUE NAVEGUAN EN ZONAS MARÍTIMAS A3
- ANEXO 18 IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES - LISTA PROVISIONAL DE LOS ACUERDOS QUE PUEDEN SER NECESARIOS
- ANEXO 19 LRIT - CUESTIONES RELACIONADAS CON LA FACTURACIÓN Y LOS COSTOS
- ANEXO 20 PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL COMSAR 12

1 INTRODUCCIÓN - ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA - ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2007

1.1 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento celebró su 11º periodo de sesiones del 19 al 23 de febrero de 2007 en Royal Horticultural Halls and Conference Centre, Londres, bajo la presidencia del Sr. C. Salgado (Chile), elegido Presidente al comienzo de la reunión, tal como se había decidido en el COMSAR 10. Se reeligió de la misma manera al Vicepresidente, Sr. A. Olopoenia (Nigeria).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de los siguientes países:

ALEMANIA	ISLAS MARSHALL
ANGOLA	ISRAEL
ANTIGUA Y BARBUDA	ITALIA
ARABIA SAUDITA	JAPÓN
ARGELIA	LETONIA
ARGENTINA	LIBERIA
AUSTRALIA	MALASIA
BAHAMAS	MALTA
BÉLGICA	MARRUECOS
BOLIVIA	MÉXICO
BRASIL	MIANMAR
BULGARIA	NIGERIA
CANADÁ	NORUEGA
CHILE	NUEVA ZELANDIA
CHINA	PAÍSES BAJOS
CHIPRE	PANAMÁ
COLOMBIA	PAPUA NUEVA GUINEA
CROACIA	PERÚ
CUBA	POLONIA
DINAMARCA	PORTUGAL
ECUADOR	REINO UNIDO
EGIPTO	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ESLOVENIA	REPÚBLICA DE COREA
ESPAÑA	REPÚBLICA POPULAR
ESTADOS UNIDOS	DEMOCRÁTICA DE COREA
ESTONIA	REPÚBLICA DOMINICANA
FEDERACIÓN DE RUSIA	RUMANIA
FILIPINAS	SINGAPUR
FINLANDIA	SUDÁFRICA
FRANCIA	SUECIA
GRECIA	TURQUÍA
INDIA	TUVALU
INDONESIA	UCRANIA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	URUGUAY
IRLANDA	VANUATU
ISLANDIA	VENEZUELA

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 También estuvieron representados los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES (UIT)
ORGANIZACIÓN METEOROLÓGICA MUNDIAL (OMM)

1.4 Asistieron asimismo al periodo de sesiones observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
ACUERDO RELATIVO AL PROGRAMA INTERNACIONAL COSPAS-SARSAT
(COSPAS-SARSAT)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)
CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN
(IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SALVADORES (ISU)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS (ILF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
UNIVERSIDAD MARÍTIMA MUNDIAL (UMM)

Discurso de apertura del Secretario General

1.5 Al dar la bienvenida a los participantes, el Secretario General se refirió a la trágica y cuantiosa pérdida de vidas causada por el hundimiento a finales de 2006 de dos transbordadores, el **Senopati Nusantara** y el **Tristar 1**, frente a las costas de Indonesia y, ya en 2007, de otro buque de pasaje, **The Lord is My Shepherd**, que zozobró frente a las costas del Camerún, también con pérdida de vidas. Subrayó que la enormidad de las pérdidas sufridas debía servir de catalizador para que todos los interesados afianzaran su propósito de garantizar que solamente se permitiría navegar a los buques cuando se hubieran satisfecho todas las medidas para una travesía segura y que nunca se diera preferencia a las consideraciones comerciales por encima de la seguridad.

Asimismo, hizo referencia al suceso acaecido a principios de enero que afectó al buque portacontenedores **MSC Napoli**, el cual estuvo, según se informó, en peligro de hundirse como consecuencia de la avería que sufrió el casco durante un temporal en los accesos occidentales al canal de la Mancha. Afortunadamente, en ese caso no hubo pérdida de vidas y, sin ánimo de adelantarse en modo alguno a las conclusiones de la investigación en curso del accidente, declaró que la opinión general parecía ser que la decisión de las autoridades del Reino Unido, que se ocuparon del caso en estrecha colaboración con sus homónimos franceses, de permitir la varada voluntaria del buque, lo que equivalía a proporcionarle un lugar de refugio, fue, dadas las circunstancias, la decisión correcta, teniendo presente el riesgo potencial de contaminación grave a largo plazo a causa de los tanques de combustible del buque. El Secretario General estimó que el suceso podría proporcionar información general útil en el contexto del punto 11 del orden del día, sobre la elaboración de **Directrices sobre el control de los buques en caso de emergencia**. Asimismo, manifestó su agradecimiento a la Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas y a la Armada del Reino Unido, en particular a las tripulaciones de los helicópteros, por llevar a cabo sin contratiempos, bajo la coordinación de las autoridades francesas pertinentes, la operación del salvamento, que consistió en izar a los 26 miembros de la tripulación del buque en peligro, en unas condiciones meteorológicas muy adversas.

Recordando las **propuestas de enmienda a la resolución A.888(21)**, Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM), acordadas por el COMSAR 10, el Secretario General hizo referencia a las principales decisiones adoptadas por el MSC 82 al respecto, a saber, que las **solicitudes** de los proveedores de servicios satelitarios que presenten los Estados Miembros debían dirigirse al Comité; que el MSC asumiría entonces la **evaluación** de dichos proveedores mediante un mecanismo adecuado que cumpliera las disposiciones de la resolución A.888(21); y que el **reconocimiento** de todo nuevo proveedor para desempeñar funciones en el SMSSM debía dejarse también en manos del Comité a fin de que éste adoptara la decisión pertinente a partir de dicha evaluación. Por lo que respecta a la **supervisión** de los nuevos proveedores de servicios satelitarios en el SMSSM, el Comité había reiterado la decisión que adoptó en su 77º periodo de sesiones de que la IMSO, que es la organización adecuada para asumir funciones de tal naturaleza, debía llevar a cabo esa labor. En consecuencia, el Comité había invitado a la IMSO a que asumiera esa función de inmediato.

El Secretario General recordó al Subcomité que el MSC 82 había encargado al COMSAR que examinara el proyecto de enmiendas a la resolución A.881(21) con objeto de recoger las respectivas responsabilidades del MSC y la IMSO, según correspondiera. Las enmiendas correspondientes al capítulo IV del Convenio SOLAS debían también ultimarse en el periodo de sesiones actual con objeto de someterlas al MSC 83 para su adopción. Al mencionar que la importancia de establecer un sólido régimen para la aprobación de nuevos proveedores de

servicios satelitarios para el SMSSM debía ser una cuestión de interés para todos, el Secretario General estimó que era igualmente importante que, por una parte, los Estados Miembros de la IMSO ratificaran cuanto antes las pertinentes enmiendas al Convenio constitutivo de la IMSO (a fin de que esa organización cuente con la base jurídica necesaria para llevar a cabo su función de inmediato) y, por otra, que la siguiente Asamblea extraordinaria de la IMSO, que se celebrará el próximo mes, abordara sin contratiempos todas las cuestiones conexas.

Al referirse al lema del Día Marítimo Mundial del presente año: "La respuesta de la OMI a los retos ambientales actuales", el Secretario General señaló que ese lema ofrecía una oportunidad para demostrar que el sector marítimo se preocupaba por el medio ambiente y que, de hecho, estaba en la vanguardia de ese reto. Puso de relieve que la OMI había adoptado una amplia gama de medidas para prevenir y contener todo tipo de contaminación causada por los buques, lo que constituía prueba inequívoca de la firme determinación de los Gobiernos y el sector de reducir al mínimo más absoluto las repercusiones que el transporte marítimo pudiera tener en el medio ambiente y su fragilidad. A la inversa, la imagen pública del transporte marítimo y las opiniones desfavorables sobre el sector y sus reguladores, como consecuencia de accidentes que provocan contaminación, era injusta. Instó a todos los interesados a colaborar en varios frentes para contrarrestar dichas opiniones mediante un enfoque que vaya por delante decididamente con respecto a las cuestiones medioambientales.

En el ámbito de la protección marítima, el Secretario General agradeció la contribución del Subcomité al empeño de la Organización por proteger el transporte marítimo de los actos de terrorismo, en particular por lo que respecta a la elaboración del sistema de **identificación y seguimiento de largo alcance de los buques**. En el periodo de sesiones actual se esperaba avanzar en la labor sobre el establecimiento de dicho sistema. Señaló también que garantizaría que la Secretaría contara con los recursos necesarios para desempeñar las responsabilidades que le correspondían en relación con el sistema de la forma más eficaz posible.

Por lo que respecta a la **búsqueda y salvamento**, el Secretario General informó de que en enero había inaugurado, junto con el Ministro de transportes de Sudáfrica, el MRCC subregional de Ciudad del Cabo, tras la inauguración, en mayo del pasado año, de otro MRCC subregional en Mombasa (Kenya).

Coincidiendo con la inauguración del MRCC de Ciudad del Cabo, había tenido también el placer de estar presente en la firma oficial de un acuerdo bilateral entre los Gobiernos de las Comoras, Madagascar, Mozambique y Sudáfrica sobre la coordinación de los servicios de búsqueda y salvamento marítimos en zonas adyacentes a sus costas y había aprovechado la ocasión para agradecer la valiosa contribución de todos los Gobiernos anfitriones, que han facilitado instalaciones, equipo, oportunidades de formación y personal a los dos centros regionales y sus subcentros auxiliares.

Al poner de relieve algunas de las otras importantes cuestiones del orden del día, el Secretario General mencionó la contribución del COMSAR a la **elaboración de una estrategia de navegación electrónica**, junto con el Subcomité NAV, para examinar todos los aspectos conexos a fin de asistir al MSC en la elaboración, a más tardar el año próximo, de una visión estratégica y una orientación normativa que permitan llevar el concepto más allá. Entre otros puntos importantes cabe señalar los siguientes: las **Directrices sobre el control de los buques en caso de emergencia**, también junto con el Subcomité NAV, la **finalización de las normas de funcionamiento de los RESAR**, las cuestiones relativas a **búsqueda y salvamento** y las cuestiones relacionadas con el **SMSSM**.

En sus observaciones finales, el Secretario General subrayó que no debía adoptarse una actitud pasiva con respecto a la seguridad en ninguno de los diferentes lugares donde estaba previsto que se celebraran reuniones de la OMI durante el periodo de acondicionamiento e hizo un llamamiento a todos para que acataran las normas de seguridad vigentes, en particular, lo dispuesto en la Circular N° 2692, y cualesquiera otras medidas especiales que pudieran ser necesarias. Refiriéndose a la implantación del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.974(24), el Secretario General presentó al Subcomité información actualizada sobre las auditorías llevadas a cabo hasta la fecha y pidió a los gobiernos Miembros que se sometieran voluntariamente a una auditoría a fin de facilitar la planificación de auditorías durante el próximo bienio y que designaran a auditores, entre los que se seleccionarían los equipos de auditoría.

Observaciones del Presidente

1.6 En su respuesta, el Presidente dio las gracias al Secretario General por sus palabras de orientación y aliento y le aseguró que sus consejos y peticiones recibirían la consideración necesaria en las deliberaciones del Subcomité y de sus grupos de trabajo.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.7 El Subcomité adoptó el orden del día (COMSAR 11/1) y acordó, en términos generales, que la labor del Subcomité debía guiarse por las anotaciones al orden del día y calendario provisionales (COMSAR 11/1/1), enmendados. El orden del día del periodo de sesiones, junto con la lista de documentos presentados para su examen dentro de cada punto del orden del día, figura en el documento COMSAR 11/INF.6.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Subcomité tomó nota de las decisiones adoptadas y las observaciones formuladas en relación con su labor por el MSC 81, FAL 33, NAV 52 y MSC 82, que se recogen en los documentos COMSAR 11/2, COMSAR 11/2/1 y COMSAR 11/2/2, y las tuvo en cuenta en sus deliberaciones al abordar los puntos del orden del día pertinentes.

2.2 Asimismo, el Subcomité tomó nota de que la Secretaría había informado, dentro del punto 6 del orden del día, de las decisiones pertinentes del STW 38, cuyo periodo de sesiones se celebró hace menos de un mes.

Aumento de la eficacia de las reuniones

2.3 El Subcomité observó que el MSC 81 había reiterado que el comienzo de los grupos de trabajo los lunes por la mañana era una opción que debía decidirse en el propio periodo de sesiones obrando con la debida prudencia, si bien debía alentarse a que, siempre que fuera posible, los mandatos de los grupos de trabajo se acordaran en los periodos de sesiones anteriores de los comités o subcomités de que dependan dichos grupos. Otra opción sería publicar el proyecto de mandato de los grupos de trabajo y de redacción al principio del periodo de sesiones, siempre que se dieran instrucciones claras a los grupos de tareas sobre si convendría o no iniciar la labor el lunes por la mañana, sin esperar a que se examinen en sesión plenaria los correspondientes puntos del orden del día.

2.4 Asimismo, el Subcomité observó que el MSC 81 había convenido en que no hubiera subgrupos oficiales de los grupos de trabajo o de redacción. No obstante, en caso de que fuera necesario establecer un subgrupo para facilitar la labor y aumentar su eficacia, debería haber un acuerdo unánime sobre su constitución y los miembros de los respectivos grupos de trabajo y de redacción deberían examinar y aprobar los resultados de la labor de los subgrupos e incorporarlos en el informe, según procediera.

Examen de las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares

2.5 El Subcomité tomó nota de que el MSC 82 había aprobado las Directrices revisadas de los Comités, distribuidas mediante la circular MSC-MEPC.1/Circ.1.

3 SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SMSSM)

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL PLAN GENERAL DEL SMSSM

3.1 El Subcomité recordó que el MSC 82 había refrendado las medidas adoptadas por el Subcomité al publicar la circular COMSAR/Circ.38, Lista de coordinadores de las operaciones de las estaciones terrenas costeras (ETC) en el sistema de Inmarsat, que sustituye a la circular COMSAR/Circ.11 y sus correcciones.

3.2 El Subcomité tomó nota de que en el documento COMSAR 11/3/1 (Secretaría) se informaba de que, en consonancia con sus instrucciones y basándose en la información remitida por los Gobiernos después de marzo de 2006, la Secretaría había publicado en abril de 2006 la circular GMDSS/Circ.8/Corr.13, que enmienda la circular GMDSS/Circ.8 (Plan general). Los países que habían facilitado información para la corrección 13 fueron los siguientes: Canadá, España, Indonesia, República Islámica del Irán, Noruega, Rumania, Tailandia, Turquía y Viet Nam.

3.3 El Subcomité tomó nota también de que, desde la publicación de la circular GMDSS/Circ.8/Corr.13, la Secretaría había recibido información actualizada de Cabo Verde, Chile, la Federación de Rusia, Lituania, el Japón, Noruega, Nueva Zelandia y el Perú. En consecuencia, la Secretaría tenía previsto publicar la circular GMDSS/Circ.8/Corr.14 en marzo o abril de 2007.

3.4 Tras tomar nota de la información anterior, el Subcomité pidió de nuevo a los Estados Miembros que comprobaran que los datos correspondientes a sus países que se recogen en la circular GMDSS/Circ.8 y sus correcciones son correctos, que presentaran a la Secretaría cualesquiera enmiendas necesarias lo antes posible y que contestaran a la circular MSC/Circ.684 si aún no lo habían hecho.

DISPOSICIONES SOBRE LA COORDINACIÓN DE LOS ASPECTOS OPERACIONALES Y TÉCNICOS DE LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA (ISM), INCLUIDO EL EXAMEN DE LOS DOCUMENTOS CONEXOS

3.5 El Subcomité recordó también lo siguiente:

- .1 el MSC 81 había refrendado la decisión del Subcomité de hacer llegar una carta a la COI/UNESCO en la que se indicara que las opciones para utilizar las instalaciones de comunicaciones del SMSSM de la OMI para difundir avisos de tsunami a través de los coordinadores de las zonas NAVAREA/METAREA correspondientes seguían estando a disposición de los centros nacionales o regionales, de ser preciso; y
- .2 la Secretaría había escrito a la COI al respecto y había asistido a la reunión del Consejo Ejecutivo de la mencionada Comisión en junio de 2006, a fin de poner de relieve que las instalaciones de comunicaciones del SMSSM de la OMI estarían disponibles para difundir avisos de tsunami a través de los coordinadores de las zonas NAVAREA/METAREA.

3.6 Al examinar el documento COMSAR 11/3 (OHI), el Subcomité tomó nota de los resultados de la octava reunión de la Comisión sobre Difusión de Radioavisos a la Navegación (CPRNW) de la OHI, celebrada en Buenos Aires (Argentina) del 12 al 15 de septiembre de 2006. El Subcomité tomó nota también, en particular, de que la CPRNW había recibido informes sobre casos de utilización incorrecta de los códigos "C", en los que el empleo no se ajustaba a lo dispuesto en el Manual del servicio internacional SafetyNET, y decidió remitir la cuestión al Grupo de trabajo sobre el SMSSM.

3.7 Tras examinar el documento COMSAR 11/3/5, el Subcomité tomó nota con agradecimiento del examen del Presidente del Panel coordinador del servicio internacional NAVTEX, en el que se resumen las cuestiones que está tratando en la actualidad el Panel y sus actividades desde el COMSAR 10.

3.8 De especial importancia fue la información actualizada sobre la infraestructura NAVTEX en los mares Mediterráneo, Negro y Caspio, en África, el lejano Oriente, el océano Atlántico Norte y Sudamérica. Además, el Subcomité tomó nota de la situación operacional actual con respecto a las zonas de servicio NAVTEX, las transmisiones en los idiomas nacionales en el servicio internacional NAVTEX, la potencia de salida y las interferencias, además de cuestiones más generales relacionadas con la difusión de información sobre seguridad marítima.

3.9 La delegación de Italia confirmó que ya habían entrado en funcionamiento dos estaciones NAVTEX en el mar Mediterráneo mientras que, por su parte, la delegación de Argentina declaró que el establecimiento de un servicio nacional en la frecuencia de 490 kHz y el traslado consiguiente de las transmisiones en el idioma nacional desde la frecuencia de 518 kHz eran efectivos desde el 1 de febrero de 2007.

3.10 Al examinar el documento COMSAR 11/3/2, el Subcomité tomó nota del informe sobre la labor del Grupo mixto de trabajo por correspondencia OMI/OHI/OMM sobre los servicios de ISM en el Ártico con respecto a la ampliación del servicio mundial de radioavisos náuticos (SMRN) a las aguas del Ártico. El Subcomité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo sobre el SMSSM.

3.11 Tras examinar el documento COMSAR 11/3/4 (Noruega), relativo al establecimiento de nuevas zonas NAVAREA en los mares árticos y la delimitación entre las zonas NAVAREA XIX y XX propuestas, el Subcomité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo sobre el SMSSM.

3.12 Tras examinar de nuevo el documento COMSAR 11/3/3 (OHI), en el que se recoge un proyecto de circular COMSAR con una lista revisada de coordinadores de zonas NAVAREA, el Subcomité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo sobre el SMSSM.

Constitución del Grupo de trabajo sobre el SMSSM

3.13 Tras examinar brevemente los documentos COMSAR 11/3/2 (Presidente del Grupo mixto de trabajo por correspondencia OMI/OHI/OMM sobre los servicios de ISM en el Ártico), el documento COMSAR 11/3/4 (Noruega) y el documento COMSAR 11/3/3 (OHI), el Subcomité encargó al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el SMSSM que, teniendo en cuenta las decisiones del Pleno y las observaciones y propuestas formuladas en el mismo, tuviera a bien:

- .1 examinar los documentos COMSAR 11/3, COMSAR 11/3/2, COMSAR 11/3/4 y, en particular, las recomendaciones del Grupo mixto de trabajo por correspondencia (COMSAR 11/3/2), teniendo en cuenta las propuestas señaladas en los párrafos 2 y 3 del documento COMSAR 11/3/4, y presentar observaciones pertinentes respecto de las siguientes cuestiones:
 - .1 el hecho de que las nuevas zonas NAVAREA del Ártico funcionen plenamente 24 horas por día y siete días por semana, quedando entendido que determinadas partes de las zonas NAVAREA no serán navegables durante ciertos periodos;
 - .2 la ampliación del SMRN al Ártico y la aceptación de que el Canadá sea el coordinador NAVAREA para las nuevas zonas NAVAREA XVII y XVIII, que Noruega sea el coordinador NAVAREA para la nueva zona NAVAREA XIX, y que la Federación de Rusia sea el coordinador NAVAREA para las nuevas zonas NAVAREA XX y XXI;
 - .3 el establecimiento de nuevas zonas NAVAREA en el Ártico, en vez de subzonas de una zona NAVAREA existente; y
 - .4 la introducción al mismo tiempo de los cambios que se acuerde introducir en las zonas de cobertura del SMRN para incluir la expansión del Ártico y colmar las carencias de cobertura existentes, en el manual de definición del sistema de Inmarsat;
- .2 examinar la lista revisada de coordinadores de zonas NAVAREA recogida en el documento COMSAR 11/3/3 y finalizar un proyecto de circular COMSAR sobre la lista de coordinadores de zonas NAVAREA; y
- .3 examinar la necesidad de publicar una circular COMSAR sobre la cuestión de los códigos "C" incorrectos, tal como se propone en el párrafo 4 del documento COMSAR 11/3, y, de ser ése el caso, elaborar una circular COMSAR sobre la cuestión de los códigos "C" incorrectos,

y preparar un informe para someterlo al examen del Pleno.

INFORME DE LA DECIMOSEXTA REUNIÓN DE LA COOPERACIÓN REGIONAL EN LOS MARES BÁLTICO Y DE BARENTS SOBRE LAS CUESTIONES DE INTERÉS PARA EL SUBCOMITÉ COMSAR (BBRC/COMSR-16)

3.14 El Subcomité tomó nota de la información presentada por Finlandia (COMSAR 11/INF.2), en el que se recoge el informe de la decimosexta reunión de la Cooperación regional en los mares Báltico y de Barents sobre las cuestiones de interés para el Subcomité COMSAR (BBRC/COMSR-16).

REDUCCIÓN AL MÍNIMO DE LAS TRANSMISIONES INCORRECTAS DEL SIA

3.15 El Subcomité tomó nota de que el MSC 82 había recordado que, tras examinar el documento MSC 82/21/10 (Egipto) en relación con el programa de trabajo del Subcomité NAV, había acordado que el Subcomité colaborara en la cuestión de la reducción al mínimo de las transmisiones incorrectas del SIA, según fuera necesario.

Informe del Grupo de trabajo sobre el SMSSM

3.16 Tras recibir y examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo sobre el SMSSM (COMSAR 11/WP.2, sección 3), el Subcomité lo aprobó, en términos generales, y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Establecimiento de nuevas zonas NAVAREA en las aguas del Ártico

Informe del Grupo mixto de trabajo por correspondencia OMI/OHI/OMM

3.17 El Subcomité examinó la información incluida en los documentos COMSAR 11/3/2 (Informe del Grupo mixto OMI/OHI/OMM de trabajo por correspondencia) y COMSAR 11/3/4 (Noruega), y acordó lo siguiente:

- .1 todas las nuevas zonas NAVAREA del Ártico deberán ampliarse hasta los 90° Norte y habrán de responsabilizarse de la difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) en las aguas navegables que estén dentro de las zonas;
- .2 las nuevas zonas NAVAREA del Ártico deberán ser plenamente operacionales las 24 horas del día y siete días a la semana, teniendo presente que algunas de sus partes no serán navegables en determinados momentos;
- .3 se ampliará el SMRN del Ártico y se aceptará a Canadá como coordinador NAVAREA para las nuevas zonas NAVAREA XVII y XVIII, a Noruega como coordinador NAVAREA para la nueva zona NAVAREA XIX, y a la Federación de Rusia como coordinador NAVAREA para las nuevas zonas NAVAREA XX y XXI;
- .4 se establecerán nuevas zonas NAVAREA del Ártico en vez de subzonas en una zona NAVAREA existente;
- .5 los cambios acordados en las zonas de cobertura del SMRN para incluir la ampliación al Ártico y superar otras lagunas de cobertura existentes en el manual de definición del sistema Inmarsat deberán llevarse a cabo al mismo tiempo; y

- .6 los límites de las cinco nuevas zonas NAVAREA del Ártico serán los siguientes:
- .1 la zona NAVAREA XVII limitada por:
- 67°00',00 N, 168°58',00 W,
 90°00',00 N, 168°58',00 W,
 90°00',00 N, 120°00',00 W,
 hacía el sur, hasta el litoral del Canadá, a lo largo del meridiano 120°00',00 W;
- .2 la zona NAVAREA XVIII limitada por:
- Posición en el litoral del Canadá, en el meridiano 120°00',00 W hasta:
- 90°00',00 N, 120°00',00 W,
 90°00',00 N, 035°00',00 W,
 67°00',00 N, 035°00',00 W;
- .3 la zona NAVAREA XIX limitada por:
- posición en el litoral de Noruega a 65°00',00 N hasta:
- 65°00',00 N, 005°00',00 W,
 75°00',00 N, 005°00',00 W,
- hacia el oeste, hasta una posición en el litoral de Groenlandia,
- Desde la frontera entre Noruega y Rusia (en la tierra) hasta:
- 69°47',68 N, 030°49',16 E,
 69°58',48 N, 031°06',24 E,
 70°22',00 N, 031°43',00 E,
 71°00',00 N, 030°00',00 E,
- Desde esta posición geográfica (71°00',00 N, 030° 00', 00 E) hacia el Norte, a lo largo del meridiano 030°00',00 E, hasta:
- 90°00',00 N, 030°00',00 E,
 90°00',00 N, 035°00',00 W,
- hacia el sur, hasta el litoral de Groenlandia, a lo largo del meridiano 035°00',00 W,
- .4 la zona NAVAREA XX:
- Desde la frontera entre Noruega y Rusia (en la tierra) hasta:
- 69°47',68 N, 030°49',16 E,
 69°58',48 N, 031°06',24 E,
 70°22',00 N, 031°43',00 E,
 71°00',00 N, 030°00',00 E,

Desde esta posición geográfica (71°00',00 N, 030°00',00 E) hacia el Norte, a lo largo del meridiano 030°00',00 E, hasta:

90°00',00 N, 030°00',00 E,
90°00',00 N, 125°00',00 E,

a continuación hacia el sur, hasta el litoral de la Federación de Rusia, a lo largo del meridiano 125°00',00 E; y

.5 Para la zona NAVAREA XXI:

Desde una posición geográfica en el litoral de la Federación de Rusia, en el meridiano 125°00',00 E, hasta

90°00',00 N, 125°00',00 E,
90°00',00 N, 168°58',00 W,
67°00',00 N, 168°58',00 W,

hacia el oeste, hasta una posición en el litoral de la Federación de Rusia, a lo largo del paralelo 67°00',00 N;

.7 la información SAR en estas nuevas zonas NAVAREA deberá continuar facilitándose de conformidad con las regiones SAR acordadas en la actualidad; y

.8 toda la orientación sobre el SMRN y otros documentos pertinentes deberá actualizarse como parte de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia de la OHI encargado del examen del documento de orientación del SMRN.

En consecuencia, el Subcomité sancionó las recomendaciones del Grupo mixto de trabajo por correspondencia OMI/OHI/OMM que se indican anteriormente.

3.18 La OMM facilitó una actualización de la labor relativa a la publicación de información meteorológica en las nuevas zonas NAVAREA, en el marco de las deliberaciones de la Comisión Técnica Mixta sobre Oceanografía y Meteorología Marina (OMM-COE) acerca de las delimitaciones de las zonas NAVAREA/METAREA. Asimismo, la OMM albergaba la intención de proponer una resolución de la OMI sobre los servicios Metocean parecida a la resolución A.706(17), enmendada, sobre Radioavisos náuticos.

3.19 El Subcomité volvió a constituir el Grupo mixto de trabajo por correspondencia OMI/OHI/OMM sobre los servicios de ISM en el Ártico, coordinado por la OHI*, con el mandato siguiente:

* **Coordinador:**
Sr. Peter M. Doherty
Presidente, *Commission on Promulgation of Radio Navigational Warnings*
Attn: PVM, Mail Stop D-44
4600 Sangamore Road
Bethesda, MD 20816-5003
Estados Unidos

Oficina: (301) 227- 7646
Facsímil: (301) 227-3731
correo electrónico: Peter.M.Doherty@nga.mil.

Teniendo en cuenta la resolución A.706(17), enmendada por las circulares MSC/Circ.685, MSC/Cir.750 y MSC/Cir. 957, incluidas las decisiones pertinentes del COMSAR 10 y del COMSAR 11, el Grupo mixto de trabajo por correspondencia OMI/OHI/OMM sobre los servicios de ISM en el Ártico deberá examinar los siguientes aspectos y formular observaciones al respecto:

- .1 ¿Quién actuará como servicio emisor de METAREA?
- .2 ¿Cómo se retransmitirán los radioavisos? ¿Es posible supervisarlos del modo prescrito? Deberán tenerse en cuenta otros sistemas distintos de Inmarsat (tales como ondas decamétricas, IDBE, NAVTEX u otros proveedores de servicios satelitarios);
- .3 ¿Cómo se actualizarán el manual de definición del sistema Inmarsat y las terminales existentes del SafetyNET para permitir la recepción de ISM en las nuevas zonas NAVAREA?
- .4 la formación, asistencia y apoyo necesarios de la Comisión sobre Difusión de Radioavisos a la Navegación de la OHI para respaldar a los nuevos coordinadores de zona NAVAREA y/o de la Comisión Técnica Mixta sobre Oceanografía y Meteorología Marina (OMM-COE) para los servicios emisores de METAREA; y
- .5 presentar su informe al COMSAR 12.

3.20 El Subcomité examinó la intervención de Venezuela para modificar los límites de las zonas NAVAREA IV y XII, con miras a mejorar la seguridad de la navegación. Ante la ausencia de una propuesta por escrito, el Subcomité no estaba en condiciones de proponer cambios en los límites. En consecuencia, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar propuestas adecuadas al próximo periodo de sesiones de la Comisión de la OHI sobre Difusión de Radioavisos a la Navegación.

Coordinadores de zonas NAVAREA

3.21 El Subcomité examinó la lista actualizada de coordinadores de zonas NAVAREA, que figura en el documento COMSAR 11/3/3, y ultimó la circular COMSAR revisada sobre la lista de coordinadores de zonas NAVAREA, y encargó a la Secretaría que la distribuyera. Se invitó al Comité a que sancionara esta medida.

Uso incorrecto de los códigos "C"

3.22 El Subcomité examinó la información incluida en el documento COMSAR 11/3 (OHI) sobre el uso incorrecto de los códigos "C" al difundir información sobre seguridad marítima mediante el sistema LIG de SafetyNET, y convino en la necesidad imperiosa de abordar dicha cuestión. En consecuencia, el Subcomité elaboró un proyecto de circular COMSAR acerca del análisis de la información de seguridad marítima difundida por el sistema LIG de SafetyNET y las recomendaciones para mejorar su calidad, que figura en el anexo 1, a fin de que el Comité lo apruebe e invitó al Presidente del Panel internacional SafetyNET a ponerse en contacto con Inmarsat para informar a los proveedores del servicio específico según corresponda.

4 CUESTIONES RELATIVAS A LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS TRATADAS POR LA UIT

CUESTIONES TRATADAS POR LA COMISIÓN DE ESTUDIO 8 DE RADIOCOMUNICACIONES DEL UIT-R

4.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 82 había sancionado su iniciativa de encargar a la Secretaría que transmitiera las siguientes declaraciones de coordinación para su examen:

- .1 la declaración de coordinación sobre la cuestión de la complejidad de la LSD al Grupo de trabajo 8B del UIT-R y al Comité técnico 80 de la CEI;
- .2 las siguientes declaraciones de coordinación al Grupo de trabajo 8B del UIT-R, en relación con:
 - .1 el proyecto preliminar de revisión de la recomendación UIT-R M.585-3 sobre la asignación y el uso de las identidades del Servicio móvil marítimo;
 - .2 la recomendación UIT-R M.1371-1 sobre la detección por satélite de los mensajes del SIA; y
 - .3 los avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas e implicaciones para los métodos de cumplimiento de la resolución 351 (CMR-03), en relación con el punto 1.13 del orden del día la CMR-07;
- .3 la declaración de coordinación relativa al uso de los teléfonos móviles en los servicios de búsqueda y salvamento al Grupo de estudio 2 de la UIT; y
- .4 las declaraciones de coordinación al Grupo de trabajo 8B y a la AISM, pidiéndoles que formulen observaciones sobre el anteproyecto de normas de funcionamiento para los transmisiones de búsqueda y salvamento del SIA en embarcaciones de supervivencia (RESAR-SIA).

4.2 El Subcomité también observó que se había recibido otra declaración de coordinación de la UIT sobre una nueva resolución relativa a la utilización de procedimientos de radiotelefonía de socorro y seguridad en 2 182 kHz para buques que no están equipados con el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM). La UIT había informado a la OMI de que podía haber estaciones costeras que realizaban la escucha directa en otras frecuencias de socorro distintas de las utilizadas por la LSD y había sugerido que se incluyera a estas estaciones costeras y a las frecuencias utilizadas en el Plan general del SMSSM, ya que esta información podría ser importante a fines de búsqueda y salvamento.

CUESTIONES TRATADAS POR LAS CONFERENCIAS MUNDIALES DE RADIOCOMUNICACIONES DE LA UIT

4.3 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81 había aprobado:

- .1 el proyecto de postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la CMR-07 que guardan relación con los servicios marítimos, y había autorizado a la

Secretaría a que transmitiera la postura aprobada de la OMI a los correspondientes órganos de la UIT para su examen; y

- .2 el restablecimiento del Grupo mixto de expertos OMI/UIT sobre cuestiones relacionadas con las radiocomunicaciones marítimas, con el mandato acordado, a fin de que siguiera avanzando en la elaboración de una normativa para las radiocomunicaciones marítimas, y había autorizado al Grupo a que celebrase una reunión interperiodos del 5 al 7 de julio de 2006 en la sede de la OMI, y le había encargado que presentase su informe directamente al MSC 82, dado que el COMSAR 11 no se celebraría hasta febrero de 2007.

4.4 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 82 había aprobado, como resultado de la labor del Grupo mixto de expertos OMI/OIT sobre cuestiones relacionadas con las radiocomunicaciones marítimas, el asesoramiento adicional sobre el documento de la postura de la OMI, y que la Secretaría lo había presentado a los órganos correspondientes de la UIT para que lo examinaran en diciembre de 2006.

4.5 El Subcomité examinó el documento COMSAR 11/4 (Suecia) en el que se propone una revisión de la circular COM/Circ.108.

4.6 La delegación de Japón, aunque respaldaba en principio la propuesta de Suecia, opinó que, dado que se había propuesto que la Conferencia mundial de radiocomunicaciones de 2007 de la UIT modificara el artículo 32 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT para armonizar los procedimientos de llamada de socorro tanto para los buques equipados para el SMSSM como para los que no lo están, la OMI debería también preparar un diagrama simplificado similar para los buques que no operan en el SMSSM.

4.7 Varias otras delegaciones respaldaron la propuesta de Suecia y opinaron que valía la pena examinarla tanto en el seno del Grupo de trabajo sobre el SMSSM como del Grupo de trabajo SAR.

4.8 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre el SMSSM que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, proporcionara asesoramiento sobre los siguientes puntos:

- .1 la necesidad de incluir en el Plan general del SMSSM una lista de las estaciones costeras que mantienen la escucha directa en otras frecuencias de socorro distintas de las utilizadas por la LSD y preparar observaciones y recomendaciones adecuadas;
- .2 la necesidad de revisar la circular COM/Circ.108 (COMSAR 11/4), y si se juzga necesaria esta revisión, llevarla a cabo en colaboración con el Grupo de trabajo SAR; y
- .3 el modo en que se puede garantizar que el procedimiento dado en la circular revisada queda reflejado en cualquier revisión del Reglamento de Radiocomunicaciones preparado por la UIT, y elaborar la recomendación adecuada,

y elaborara un informe para que el Pleno lo examine.

Informes de los Grupos de trabajo

4.9 Al examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo sobre el SMSSM (COMSAR 11/WP.2 (sección 4) y COMSAR 11/WP.2/Add.1 (sección 4)), y la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo SAR (COMSAR 11/WP.3 (párrafo 6.1)), el Subcomité adoptó las medidas que se indican a continuación.

Declaración de coordinación remitida por la UIT a la OMI sobre la escucha directa en frecuencias de llamada de socorro

4.10 El Subcomité examinó una declaración de coordinación remitida a la OMI por el Grupo de trabajo 8B del UIT-R sobre la escucha directa en frecuencias de llamada de socorro y convino en que no era necesario enumerar en el Plan general del SMSSM las estaciones costeras que mantienen una escucha directa en frecuencias de socorro distintas de las utilizadas por la LSD. No obstante, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros a presentar a la UIT los pormenores de las estaciones costeras que mantienen una escucha directa en otras frecuencias de socorro que no fueran las utilizadas por la LSD, con objeto de incluirlas en las publicaciones de servicio pertinentes.

Revisión de la circular COM/Circ.108

4.11 El Subcomité examinó la propuesta de Suecia (COMSAR 11/4) de que se revisara la circular COM/Circ.108 a fin de preparar un diagrama que describa mejor el procedimiento práctico para un alerta de socorro. En particular, en el diagrama debe hacerse hincapié en la importancia de utilizar el botón de socorro para iniciar una llamada de socorro antes de empezar la comunicación telefónica. Se señaló que actualmente la UIT está examinando los procedimientos relativos a esta comunicación. El Grupo acordó que el diagrama que figura en la circular COM/Circ.108 podía actualizarse de manera útil ya que se elaboró antes que la OMI normalizara la utilización del botón de socorro.

4.12 Tuvo lugar un considerable debate sobre la amplitud de los cambios que es necesario introducir en la circular COM/Circ.108 aunque se mantuvo el principio de que el diagrama debe ser fácil de entender. Se reconoció que la revisión propuesta por Suecia podría resultar en una ampliación del diagrama. Por consiguiente, el Subcomité acordó no revisar la circular COM/Circ.108 sino elaborar otra circular que ofrezca orientaciones prácticas simplificadas sobre las llamadas de socorro iniciales.

4.13 La elaboración de esta nueva circular resultó ser una labor difícil debida a la necesidad de describir detalles tales como:

- los distintos tipos de procedimientos para los que se utilizan botones que pueda haber a bordo de los buques;
- la complejidad de los procedimientos en ondas decamétricas para los que es necesario esperar el acuse de recibo antes de realizar una llamada verbal ya que no hay escucha directa en ondas decamétricas ; y
- la armonización de los procedimientos con la labor que está llevando a cabo la UIT.

Algunas delegaciones opinaron que la nueva circular confundiría a los marineros ya que se presentarían dos diagramas en el puente del buque.

4.14 A la luz de lo anterior, el Subcomité elaboró un diagrama preliminar revisado de las orientaciones prácticas simplificadas sobre las llamadas de socorro iniciales, según figura en el anexo 2, e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones y propuestas al COMSAR 12 con miras a ultimarlos en ese periodo de sesiones.

4.15 Se observó también que el diagrama aparece en otros documentos (por ejemplo, la circular MSC/Circ.892, el Manual IAMSAR o el Manual del SMSSM) y que era importante examinar las repercusiones en ese sentido. En consecuencia, el Subcomité recomendó que se remitiera el diagrama que figura en el documento COMSAR 11/14, modificado, a la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI para que éste lo examinara de nuevo, teniendo en cuenta las aclaraciones proporcionadas por Suecia en el párrafo 4.16 siguiente.

4.16 Suecia opinó que el proyecto de circular propuesto consistía en un diagrama sencillo destinado a los capitanes y oficiales de buques que se ocupaban del equipo radioeléctrico en situaciones de socorro. La intención no era realizar ningún cambio, revisión, adición o sustitución en la circular COM/Circ.108 existente sino facilitar la tarea de los radiooperadores a bordo de los buques siguiendo el diagrama existente de la circular COM/Circ.108. Por consiguiente, era importante que el diagrama se colocara cerca del equipo radioeléctrico a bordo de los buques.

5 SERVICIOS SATELITARIOS (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)

SERVICIOS INMARSAT

5.1 El Subcomité examinó el documento COMSAR 11/5/1 (IMSO), que contiene un análisis y evaluación de la actuación de Inmarsat Global Ltd. respecto de las obligaciones de la compañía para la prestación de servicios marítimos en el marco del SMSSM, bajo la supervisión de la IMSO. La información abarcaba el periodo comprendido entre el 1 de noviembre de 2005 y el 31 de octubre de 2006. Se estimó que, durante dicho periodo, Inmarsat había seguido prestando un servicio de calidad suficiente para cumplir las obligaciones contraídas con respecto al SMSSM.

5.2 El Subcomité tomó nota de que el número total de alertas en cada región oceánica no había variado considerablemente en comparación con años anteriores. Las cifras totales incluían varios casos en los cuales una terminal había enviado alertas múltiples. Por ejemplo, en una ocasión, en agosto de 2006, un buque había enviado 20 alertas en un breve lapso de tiempo. Inmarsat se había puesto en contacto con los buques que habían manifestado su inquietud respecto de dichas alertas múltiples y, en los casos de falsas alertas, trató de ayudar a los buques a mejorar sus procedimientos fin de evitar que la situación volviese a repetirse en el futuro. Sin embargo, muchos de los buques no respondieron y, en consecuencia, Inmarsat no pudo tomar más medidas al respecto.

5.3 El Subcomité también tomó nota de que el programa para el cese del servicio de RLS de Inmarsat-E, aprobado por el MSC 79 y del que se informaba en la circular MSC/Circ.1171, se ha proseguido durante 2006 bajo la supervisión de la IMSO. Al 1 de diciembre de 2006 aún quedaban unas 400 RLS que no habían podido cambiarse. Éstas eran RLS cuyos propietarios o bien no habían podido identificarse o no habían respondido a la invitación de Inmarsat de

cambiarlas. Al 1 de febrero de 2007 el número de RLS cuyos propietarios seguían sin identificarse era de 301. IMSO opinó que se habían hecho todos los esfuerzos razonables para ponerse en contacto con todos los propietarios registrados de RLS de Inmarsat-E y que Inmarsat había cumplido plenamente sus obligaciones en virtud del programa de cese de servicio acordado por la OMI.

SERVICIOS COSPAS-SARSAT

5.4 El Subcomité tomó nota del documento COMSAR 11/5 (COSPAS-SARSAT), que contiene un informe sobre el estado del sistema COSPAS-SARSAT, incluidas sus operaciones, el estado de sus segmentos espacial y terreno, la población de radiobalizas, los falsos alertas, las interferencias, la base de datos internacional para el registro de radiobalizas de 406 MHz y el desarrollo del sistema MEOSAR.

5.5 El Subcomité también tomó nota de que el 16 de enero de 2006 había entrado en funcionamiento la base de datos internacional para el registro de radiobalizas de 406 MHz (IBRD). La dirección en Internet de la IBRD es <https://www.406registration.com>; el sitio dispone de funciones completas de ayuda en línea. La IBRD es de libre acceso a los usuarios que no tienen acceso a los registros nacionales. Las Administraciones que no llevan un registro nacional accesible 24 horas por día también pueden utilizar la IBRD para controlar el registro de radiobalizas con su MID/código de país y poner los datos del registro a la disposición de los servicios SAR. La IBRD ya tiene registradas más de 3 000 radiobalizas de más de 30 países.

5.6 El Subcomité también tomó nota de que el sistema de alerta SAR planeado con satélites en órbita terrestre media (MEOSAR), incluiría los respondedores de 406 MHz de los satélites GPS de los Estados Unidos, los satélites GLONASS de la Federación de Rusia y los satélites Galileo de Europa. Ya habían comenzado los ensayos utilizando pruebas de conceptos de cargas útiles a bordo de seis satélites GPS. En la actualidad, ya se utilizan en los Estados Unidos y Canadá estaciones receptoras terrenas experimentales, y ya se están creando otras en Europa y la Federación de Rusia. MEOSAR ofrece la perspectiva de aumentar notablemente la eficacia del sistema COSPAS-SARSAT. Si la puesta a punto procede tal como se planeó y describió en el documento C/S R.012 (Plan de implantación MEOSAR de COSPAS-SARSAT), el sistema MEOSAR alcanzaría su plena capacidad operacional en 2012. No obstante, este logro depende de la implantación de un segmento terreno operacional para la cobertura mundial de las transmisiones de 406 MHz. En 2007, COSPAS-SARSAT tiene la intención de iniciar la elaboración de un plan completo de demostración y evaluación de MEOSAR de 406 MHz a fin de coordinar los esfuerzos de todos los países participantes en el sistema COSPAS-SARSAT a fin de implantar el sistema MEOSAR de 406 MHz en todo el mundo.

5.7 El Subcomité observó que en el mundo entero en el 33,6% de los sucesos marítimos de los cuales COSPAS-SARSAT recibía alertas de socorro, se utilizaban aún radiobalizas de 121,5 MHz. En conexión con esto, Venezuela señaló que, a su parecer, el cese del procesamiento de información transmitida por estas radiobalizas el 1 de febrero de 2009 no era favorable para la seguridad de la vida en el mar y sugirió que el Consejo de COSPAS-SARSAT debía volver a considerar su decisión. El Subcomité decidió remitir el documento COMSAR 11/5 al Grupo de trabajo SAR a fin de que éste presente observaciones y comentarios sobre la retirada progresiva del procesamiento por satélite de las radiobalizas de 121,5/243 MHz.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SAR

5.8 El Subcomité examinó la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo SAR (COMSAR 11/WP.3, párrafo 7.1) y tomó las medidas que se indican más abajo.

5.9 El Subcomité tomó nota de que era posible que algunos Estados tuvieran problemas en un principio, dado que los satélites ya no detectan dichas radiobalizas, pero que COSPAS-SARSAT había hecho grandes esfuerzos para avisar con antelación de dicha retirada gradual, así como de la fabricación de radiobalizas de siniestros de 406 MHz de bajo costo. Asimismo, se observó que la OMI exige el uso de radiobalizas de siniestros de 406 MHz y que no prevé disposición alguna para las radiobalizas de 121,5/243 MHz, y que la OACI acaba de finalizar disposiciones para el transporte de radiobalizas de 406 MHz en todas las aeronaves que realicen vuelos internacionales a fin de incluir las aeronaves de aviación general que realizan vuelos internacionales.

5.10 El Subcomité tomó nota de la situación del programa de COSPAS-SARSAT y, en particular, la retirada progresiva del procesamiento por satélite de las radiobalizas de 121,5/243 MHz.

REVISIÓN DE LA RESOLUCIÓN A.888(21)

5.11 El Subcomité recordó que:

- .1 el MSC 77 había convenido en que se necesitaría una supervisión intergubernamental, similar a la que la IMSO presta actualmente con respecto a Inmarsat Ltd., cuando la Organización acepte y reconozca en el futuro a otros proveedores de servicios SMSSM por satélite. Por consiguiente, había encargado a la Secretaría que se pusiese en contacto con la IMSO para averiguar si dicha Organización podría llevar a cabo la supervisión de los futuros proveedores de servicios por satélite para el SMSSM;
- .2 la Asamblea de la IMSO, en su 17º periodo de sesiones, había acordado, por abrumadora mayoría, que la IMSO estaría dispuesta a efectuar la supervisión de los futuros proveedores de servicios de comunicaciones móviles por satélite para el SMSSM;
- .3 el MSC 79 había vuelto a examinar esta cuestión y había confirmado y reiterado su decisión de que la IMSO era la organización adecuada para llevar a cabo la supervisión necesaria; y
- .4 el COMSAR 10, tras un debate a fondo durante el cual hubo una clara mayoría que manifestó su apoyo a la resolución, revisada por el Grupo de trabajo por correspondencia, se mostró de acuerdo con las enmiendas propuestas a la resolución A.888(21), enmendada, para presentarlas al MSC 81 a fin de que las examine y tome las medidas que estime oportunas.
- .3 reconocido, basándose en opiniones divergentes, que no podría adoptarse una versión revisada de la resolución hasta el vigésimo quinto periodo de sesiones de la Asamblea, en noviembre de 2007, y en consecuencia, había acordado volver a examinar el proyecto de texto revisado de la resolución A.888(21) durante el MSC 82, basándose en nuevas observaciones y propuestas de los Gobiernos Miembros y en el asesoramiento jurídico.

5.13 El Subcomité también tomó nota de que, durante el MSC 82:

- .1 en el intenso debate que siguió una mayoría abrumadora de delegaciones, de hecho todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra, salvo la de los Estados Unidos reiteró las decisiones previamente adoptadas por el Comité de que la IMSO era la organización adecuada para desempeñar la función de supervisión de los futuros proveedores de servicios satelitarios en el SMSSM. Por consiguiente, el Comité invitó a la IMSO a que desempeñara de inmediato las funciones de supervisión;
- .2 se había decidido, en principio, lo siguiente:
 - .1 las solicitudes de todo nuevo proveedor de servicios satelitarios por un Estado Miembro deben presentarse al MSC;
 - .2 la evaluación de un posible proveedor la llevará a cabo el MSC a través de un mecanismo apropiado, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.888(21);
 - .3 el reconocimiento de un proveedor de servicios satelitarios para que opere en el SMSSM lo concederá el MSC, basándose en la evaluación que se realice a través de un mecanismo apropiado; y
 - .4 la supervisión, según decidió el MSC 77, deberá llevarla a cabo en todo su contexto la IMSO; y
- .3 al término de las deliberaciones sobre el tema, el Presidente había propuesto que:
 - .1 se volviera a redactar la resolución A.888(21) de modo que refleje la decisión sobre las responsabilidades respectivas del MSC y la IMSO. Por consiguiente, el Comité encargó al COMSAR 11 que ultimara la resolución y la presentara al MSC 83 con miras a su adopción en la vigésima quinta Asamblea; y
 - .2 las correspondientes enmiendas al capítulo IV serán examinadas y ultimadas por el COMSAR 11 en febrero de 2007. En consecuencia, el Comité autorizó a la Secretaría a que distribuyera el texto definitivo de las enmiendas tras el COMSAR 11, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, con miras a su adopción por el MSC 83.

5.14 Noruega, con el apoyo de otras delegaciones, manifestó su inquietud respecto de que la introducción de nuevos sistemas podría incrementar el tiempo de respuesta debido a posibles aspectos de incompatibilidad entre los sistemas. La versión actual del proyecto de resolución revisada no especifica la necesidad de que los nuevos sistemas sean compatibles. Los MRCC deberán poder tener acceso a cualquier sistema nuevo equivalente al existente. Todas las enmiendas que se introduzcan a la resolución A.888(21) deben garantizar que no habrá retrasos en la emisión de alertas de socorro y que no se dificulta la tarea de los RCC.

Constitución de un grupo de redacción sobre la revisión de la resolución A.888(21)

5.15 El Subcomité constituyó un grupo de redacción sobre la revisión de la resolución A.888(21) y le encomendó que, utilizando el documento de base (COMSAR 10/16, anexo 10), y teniendo en cuenta las observaciones, propuestas y decisiones del Pleno:

- .1 revisara la resolución A.888(21) para reflejar las decisiones tomadas durante el MSC 82 respecto de las respectivas responsabilidades del MSC y de la IMSO; y
- .2 examinara y ultimara todas las enmiendas que corresponde introducir al capítulo IV del SOLAS,

para que las examine el Pleno.

Informe del Grupo de redacción sobre la revisión de la resolución A.888(21)

5.16 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de redacción sobre la revisión de la resolución A.888(21), el Subcomité aprobó el informe en general y, en particular:

- .1 sancionó el proyecto de resolución A...(25) de la Asamblea sobre criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), enmendado, que figura en el anexo 3, a fin de que el Comité lo apruebe en su 83º periodo de sesiones, con miras a su adopción por la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones;
- .2 sancionó el correspondiente proyecto de enmiendas al capítulo IV enmendado del Convenio SOLAS que figura en el anexo 4, con miras a que el Comité lo adopte en su 83º periodo de sesiones;
- .3 encargó a la Secretaría que, tras el COMSAR 11, distribuya el proyecto definitivo de enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio SOLAS, con miras a que el Comité lo adopte en su 83º periodo de sesiones.

5.17 Se invitó al Comité a que suprima el punto sobre "Enmiendas al capítulo IV del Convenio SOLAS conforme a los criterios formulados en la resolución A.888(21)" del programa de trabajo del Subcomité puesto que había concluido la labor sobre este tema.

6 CUESTIONES RELATIVAS A BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, INCLUIDAS LAS RELACIONADAS CON LA CONFERENCIA SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DE 1979 Y LA IMPLANTACIÓN DEL SMSSM

ARMONIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS AERONÁUTICOS Y MARÍTIMOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, INCLUIDAS LAS CUESTIONES RELATIVAS A LA FORMACIÓN EN BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

6.1 El Subcomité tomó nota de que, a petición del COMSAR 10, el MSC 82 había ampliado hasta 2007 el plazo previsto para la ultimación de la labor sobre el punto del programa de trabajo

titulado "Armonización de procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento".

6.2 El Subcomité recordó que, según lo había aprobado el MSC 81 y lo había sancionado el C 96, la decimotercera reunión del Grupo mixto de trabajo Organización de Aviación Civil Internacional/Organización Marítima Internacional (OACI/OMI) sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento se había celebrado en Singapur del 28 de agosto al 1 de septiembre de 2006.

6.3 El Subcomité observó que se había informado al MSC 82 de la reciente publicación conjunta por el ACNUR y la OMI, como parte de una iniciativa interorganismos sobre el rescate de las personas en el mar, de un folleto de orientación sobre "Salvamento en el mar" (con versiones en español, francés e inglés) que constituye una guía de referencia sobre los principios y prácticas aplicables a migrantes y refugiados. En ella figuran orientaciones sobre las distintas disposiciones jurídicas pertinentes y los procedimientos prácticos que permitan garantizar el desembarco rápido de los supervivientes en las operaciones de salvamento, y sobre las medidas adecuadas para satisfacer las necesidades particulares de estas personas, principalmente en el caso de los refugiados y los solicitantes de asilo.

6.4 El Subcomité también observó que el MSC 82 había recordado que, tras proceder al examen del documento MSC 82/21/7 (Japón) en el contexto del programa de trabajo del Subcomité DE, había acordado que los Subcomités FP y COMSAR debían colaborar en la cuestión de la elaboración de un marco de prescripciones para los dispositivos salvavidas, según sea necesario y según lo solicite el Subcomité DE.

6.5 El Subcomité también observó que el MSC 82:

- .1 había recordado que, en su 79º periodo de sesiones, había tomado nota de la información proporcionada por la Secretaría de que la Universidad Marítima Mundial (UMM) estaba estudiando, a petición del MSC 78, la posibilidad de participar en la coordinación de proyectos de investigación sobre búsqueda y salvamento a fin de contribuir a la labor de la Organización sobre la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño; y
- .2 había examinado el documento MSC 82/8/4 en el que se facilitaba el informe sobre la fase 1 del proyecto de investigación de la UMM sobre búsqueda y salvamento en relación con los buques de pasaje, y el documento MSC 82/INF.6 en el que se facilitaba una visión general de las actuales investigaciones y los temas para futuras investigaciones en relación con la búsqueda y salvamento (SAR), según se lo había pedido el MSC 80, y:
 - .1 había refrendado la recomendación de la UMM de establecer una fase intermedia para recopilar información adicional sobre las investigaciones SAR y elaborar una plataforma de información, teniendo presente que dicha fase tendrá un costo de 20 000 dólares de los Estados Unidos;
 - .2 había alentado a los Estados Miembros a que presentaran información adicional a la UMM para que le incluyera en plataforma de información propuesta, teniendo en cuenta los datos solicitados en la circular N° 2650 y los temas destacados en el párrafo 16 del anexo del documento MSC 82/8/4; y

- .3 había encargado al COMSAR 11 que examinara la información recopilada en la fase 1 y formulara observaciones sobre las cuestiones señaladas en el anexo para que se investigaran más a fondo.

6.6 Durante el presente periodo de sesiones del Subcomité la UMM hizo una ponencia sobre su proyecto SAR.

6.7 Al examinar el documento COMSAR 11/6 (Secretaría) el Subcomité tomó nota del informe de la decimotercera reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, que se celebró en Singapur del 28 de agosto al 1 de septiembre de 2006. El Subcomité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo SAR.

6.8 Tras haber examinado el documento COMSAR 11/6/2 (Australia, Estados Unidos, Reino Unido y Suecia), en el que se proponía un proyecto de circular MSC para reducir al mínimo los retrasos en la respuesta de búsqueda y salvamento a los alertas de socorro, el Subcomité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo SAR.

6.9 Tras haber examinado el documento COMSAR 11/6/3 (Estados Unidos) en el que se hablaba de las futuras tendencias en las comunicaciones sobre búsqueda y salvamento, el Subcomité decidió remitirlo al Grupo de trabajo SAR y al Grupo de trabajo sobre el SMSSM.

6.10 Al examinar el documento COMSAR 11/6/5 (Chile) el Subcomité tomó nota de la propuesta de promover el uso de los memorandos de entendimiento en la colaboración SAR. El Subcomité también decidió remitir el documento al Grupo de trabajo SAR.

Resultados de una campaña de inspecciones especiales sobre las RLS satelitarias

6.11 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la República de Corea (COMSAR 11/INF.4) sobre los antecedentes y los resultados de una campaña de inspecciones especiales coordinada por el servicio de guardacostas para reducir al mínimo los alertas falsas de las RLS satelitarias, y decidió remitir el documento al Grupo de trabajo SAR para que lo examinara.

Constitución del Grupo de trabajo SAR

6.12 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre búsqueda y salvamento (Grupo de trabajo SAR) y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones y propuestas formuladas por el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar los documentos COMSAR 11/6, COMSAR 11/6/3, COMSAR 11/6/5 y COMSAR 11/INF.4 y analizar las recomendaciones pertinentes formuladas por el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI, y presentar observaciones y recomendaciones sobre:
 - .1 la continuación de la utilización de los sistemas de notificación para buques además de la LRIT;
 - .2 la utilización del programa SAROPS en toda la comunidad SAR;

- .3 la cuestión de que el Subcomité COMSAR debería examinar las prescripciones SAR y los adelantos en la tecnología de las comunicaciones y de información con el objetivo de mejorar el SMSSM y armonizarlo, cuando resulte práctico, con las comunicaciones aeronáuticas para actualizar su capacidad y mejorar su compatibilidad, teniendo en cuenta lo indicado en el documento COMSAR 11/6/3;
- .2 examinar el documento COMSAR 11/6/2 y ultimar el proyecto de circular MSC sobre las posibles medidas para reducir al mínimo los retrasos en la respuesta SAR;
- .3 examinar el documento COMSAR 11/6/5 y facilitar observaciones y/o recomendaciones adecuadas sobre la propuesta de promover la utilización de los memorandos de entendimiento en la colaboración SAR;
- .4 examinar el documento COMSAR 11/INF.4 y facilitar las observaciones y propuestas oportunas;
- .5 examinar la información recopilada en la fase 1 del proyecto de la UMM sobre búsqueda y salvamento en relación con los buques de pasaje (documento MSC 82/8/4) y formular observaciones sobre las cuestiones identificadas en el anexo del documento MSC 82/INF.6 para que se sigan investigando;
- .6 proporcionar una justificación en el caso de que se necesite ampliar hasta 2008 el plazo de ultimación del punto del programa de trabajo sobre "Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento";
- .7 proporcionar una justificación para la celebración del próximo periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI y elaborar el proyecto de orden del día provisional así como revisar su mandato;
- .8 elaborar cualesquiera recomendaciones o propuestas para la armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento,

e informar al Pleno.

Informe del Grupo de trabajo SAR

6.13 Tras haber recibido y examinado el informe del Grupo de trabajo SAR (COMSAR 11/WP.3, sección 3), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

6.14 El Subcomité examinó la recomendación 4 del informe de la decimotercera reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI de que se suprima el punto 3.5 del orden del día titulado "Lista de referencias e índice electrónico del Manual IAMSAR" dado que era ya el tercer año consecutivo en que no se había presentado ningún documento ni propuesta sobre el tema. El Subcomité estuvo de acuerdo con que suprimiera este punto del orden del día del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI.

6.15 Al examinar la recomendación 5 del informe del Grupo mixto trabajo OACI/OMI, el Subcomité tomó nota de la información facilitada y se mostró de acuerdo con la opinión del Grupo mixto sobre la importancia que sigue revistiendo la cuestión de la elaboración de prescripciones del Convenio SOLAS para llevar a bordo un sistema de rescate a fin de mejorar las operaciones SAR, teniendo presente que el Subcomité DE tiene como tarea de alta prioridad la elaboración de normas de funcionamiento para los sistemas de rescate con fecha de ultimación prevista para 2008.

6.16 Al examinar la recomendación 6 del Grupo mixto, el Subcomité tomó nota de la información facilitada en los proyectos de enmienda al Manual IAMSAR por lo que respecta a la actualización de las secciones que se refieren a los servicios telemédicos y que figuran en el apéndice G del informe del Grupo mixto. El Subcomité, tras mantener largas deliberaciones sobre este tema, llegó a la conclusión de que la información facilitada en el apéndice era muy valiosa aunque parte de su contenido pertenece también a los volúmenes II y III del Manual IAMSAR. Por consiguiente, se decidió volver a remitir los proyectos de enmienda al Grupo mixto para que los incorpore en los tres volúmenes. Teniendo en cuenta que la OMS y la OIT están actualmente revisando la Guía médica internacional, se manifestó la preocupación de que la nueva versión de la Guía debe incluir los últimos resultados de la revisión de la circular MSC.1/Circ.1218 y las correspondientes enmiendas al Manual IAMSAR sobre los servicios de asistencia telemédica. La OMI debe contar con la garantía de que la nueva Guía se atenderá a estas últimas prácticas y procedimientos. A este respecto, el Subcomité recomendó que se invitara a los Estados Miembros a presentar observaciones para que el Grupo mixto las examine en su próxima reunión de septiembre de 2007.

6.17 El Subcomité examinó la recomendación 7 del Grupo mixto de que se aliente a seguir utilizando los sistemas de notificación para buques además de la LRIT, y manifestó que era necesario que la información LRIT esté disponible cuando la requieran las autoridades SAR. El Subcomité coincidió con la opinión del Grupo mixto y opinó que la OMI debía alentar a que se siguieran utilizando los sistemas de notificación para buques, que proporcionan información más detallada, además de la LRIT.

6.18 Al examinar la recomendación 11 del Grupo mixto así como el documento COMSAR 11/6/2, el Subcomité tomó nota de la información facilitada y coincidió con las opiniones del Grupo mixto y con el proyecto de circular recogido en el anexo del documento COMSAR 11/6/2. Tras introducir pequeñas modificaciones de redacción, el Subcomité ultimó el proyecto de circular MSC sobre la reducción al mínimo de los retrasos en la respuesta de búsqueda y salvamento a los alertas de socorro, que figura en el anexo 5.

6.19 La delegación de Turquía declaró que la postura de su país no había cambiado respecto de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en el contexto de los documentos que incluyen referencias a dicha Convención.

6.20 El Subcomité examinó la recomendación del Grupo mixto de trabajo relativa a la revisión de las prescripciones SAR y los adelantos en la tecnología de las comunicaciones y la información con el fin de mejorar el SMSSM y de armonizarlo con las comunicaciones aeronáuticas para actualizar su capacidad y mejorar la compatibilidad entre los sistemas. El Subcomité también tomó nota de los ejemplos de temas que figuran en el documento COMSAR 11/6/3 y que el Subcomité podría considerar al examinar el SMSSM a la luz de las nuevas tecnologías de comunicaciones.

6.21 En este contexto, el Subcomité recordó que el Grupo de trabajo sobre el SMSSM también había tomado nota de las partes pertinentes del documento COMSAR 11/6 y del documento COMSAR 11/6/3.

6.22 Por lo que respecta a la recomendación 15 del Grupo mixto, la delegación de los Estados Unidos informó al Subcomité que se está instalando en el JRCC del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos el programa de planificación de la búsqueda SAROPS. Deben resolverse varias cuestiones administrativas antes de que se pueda seguir examinando la oferta de los Estados Unidos de compartir esta tecnología con otros países. En el próximo periodo de sesiones del Grupo mixto se presentará un informe al respecto. El Subcomité invitó a los Estados Unidos a que también presentaran el programa de planificación de la búsqueda SAROPS al COMSAR 12.

Promoción de la utilización del Memorando de entendimiento firmado por Chile y la OMI

6.23 El Subcomité tomó nota con satisfacción de la información facilitada por Chile y de su voluntad de realizar actividades de asistencia y formación técnicas para los países de América Latina, y de introducir el Plan mundial SAR en todos los Estados Miembros. El Subcomité instó a los Estados Miembros a aprovechar al máximo esta oportunidad.

Fase 1 del proyecto de la UMM sobre búsqueda y salvamento en relación con los buques de pasaje

6.24 El Subcomité examinó el informe del proyecto de la UMM sobre búsqueda y salvamento en relación con los buques de pasaje. Varios delegados respaldaron la idea de que se elabore una plataforma de información básica basada en la Red, según se propone en el anexo del documento MSC 82/8/4. Sin embargo, quedó claro para el Subcomité que dicha plataforma sólo podría resultar beneficiosa si todos los usuarios proporcionan información de manera activa. El Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros a que informaran a la UMM sobre los puntos de contacto nacionales competentes para poder examinar de manera adecuada cuándo y cómo se iba a llevar a cabo la fase intermedia de recopilación de información sobre búsqueda y salvamento y los programas de desarrollo pertinentes que permitirán establecer esta plataforma de información.

Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento

6.25 El Subcomité estuvo de acuerdo en que era necesario ampliar hasta 2008 el plazo de ultimación del punto del programa de trabajo titulado "Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento". Esto era especialmente necesario para poder incorporar los servicios telemédicos en los tres volúmenes del Manual IAMSAR y porque para llevar a cabo la revisión del texto pertinente relativo al SMSSM/procedimientos de comunicación se precisa una estrecha colaboración entre la OACI y la OMI. Por consiguiente, el Subcomité invitó al Comité a que ampliara el plazo de ultimación de este punto hasta 2008 cuando examine su programa de trabajo en relación con el punto 15 del orden del día.

Grupo mixto de trabajo OACI/OMI

6.26 El Subcomité acordó que debía mantenerse el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI para el próximo periodo de sesiones que está previsto celebrarse del 10 al 14 de septiembre de 2007 en La Reunión (Francia). El Subcomité aprobó el mandato revisado y el orden del día provisional

de la decimocuarta reunión del Grupo mixto de trabajo, que figuran en el anexo 6. Se invitó al Comité a que sancionara la decisión del Subcomité.

PLAN PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS MARÍTIMOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO INCLUIDOS LOS PROCEDIMIENTOS PARA ENCAMINAR LAS COMUNICACIONES DE SOCORRO EN EL SMSSM

Cuestiones relativas a los servicios SAR relacionadas con la implantación del sistema LRIT

6.27 El Subcomité observó que el MSC 81 había sancionado su opinión de que el acceso de las autoridades SAR, tanto aeronáuticas como marítimas, al sistema de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT), así como a los datos del SIA, aportaría considerables beneficios a los servicios SAR, y había acordado tener en cuenta esta opinión a la hora de elaborar las normas de funcionamiento de la LRIT.

6.28 El Subcomité examinó el documento COMSAR 11/6/1 presentado por los Estados Unidos en el que se examina la necesidad de que en el desarrollo ulterior y la implantación del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) se examinen las cuestiones relacionadas con los servicios de búsqueda y salvamento.

6.29 Las delegaciones del Perú y de Venezuela respaldaron la propuesta de los Estados Unidos. Venezuela instó a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas pertinentes al COMSAR 12.

6.30 El Subcomité decidió remitir el documento COMSAR 11/6/1 al Grupo de trabajo SAR y al Grupo de trabajo sobre la elaboración de una estrategia de navegación electrónica, que también están tratando las cuestiones relativas a la LRIT, para que lo examinaran en detalle.

Informe del Grupo de trabajo SAR

6.31 Al examinar las partes pertinentes del informe del Grupo de trabajo SAR (COMSAR 11/WP.3, párrafo 3.14), el Subcomité adoptó las medidas que se indican a continuación.

6.32 El Subcomité examinó las cuestiones de servicios SAR relacionadas con la implantación del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT). Reconociendo que no es fácil establecer un nuevo sistema (LRIT) y que muchas autoridades SAR carecen de conocimientos sobre la LRIT, se tomó la decisión de incluir en el informe la lista de preguntas recogida en el párrafo 1.7 del documento COMSAR 11/6/1, que figura en el anexo 7. El Subcomité alentó a los Estados Miembros a que informaran a sus autoridades nacionales competentes que debían tratar estas cuestiones y presentar propuestas para que se examinen en la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI. El Subcomité también tomó nota de que quizás también sea necesario, más adelante, que la Organización elabore orientaciones adecuadas sobre la coordinación entre los servicios SAR y las autoridades LRIT nacionales en relación con la LRIT. Se invitó a los Miembros a presentar propuestas apropiadas una vez que el sistema LRIT se haya implantado y esté funcionando (COMSAR 11/WP.4/Add.1 (párrafo 48) y párrafo 14.42.1 *infra*).

Disponibilidad actual de los servicios SAR en todo el mundo

6.33 El Subcomité recordó que el COMSAR 8 había acordado publicar la circular SAR.8/Circ.1 - Plan mundial de búsqueda y salvamento, en la que figuraba información sobre la disponibilidad actual de los servicios SAR, con miras a que se distribuyera dos veces al año en formato de hojas sueltas y estuviese disponible en el sitio de la OMI en la Red, medida que fue sancionada por el MSC 78.

6.34 El Subcomité también recordó que el MSC 78 había instado a los Gobiernos Miembros a que, si aún no lo habían hecho, respondieran lo antes posible a la circular COMSAR/Circ.27 sobre el formato de los datos para las nuevas circulares combinadas SAR.2 y SAR.3, a la que se adjuntaba el cuestionario sobre la disponibilidad actual de los servicios SAR a nivel mundial.

6.35 La Secretaría informó al Subcomité (COMSAR 11/6/4) que, de conformidad con las instrucciones recibidas y utilizando la información proporcionada por los Gobiernos, había publicado la circular SAR.8/Circ.1/Corr.4 en abril de 2006. Los países que habían proporcionado información para esta circular eran: China, Italia, Noruega, República de Corea y Turquía.

6.36 También se informó al Subcomité que desde la publicación de la circular SAR.8/Circ.1/Corr.4 se había recibido información y modificaciones de Cabo Verde, Estados Unidos, Irlanda, Italia, Lituania, Malasia, México y Hong Kong (China). La Secretaría prevé publicar la circular SAR.8/Circ.1/Corr.5 en marzo o abril de 2007.

6.37 El Subcomité volvió a reiterar su invitación a los Gobiernos Miembros de que respondieran a la circular COMSAR/Circ.27 lo antes posible, si aún no lo habían hecho.

6.38 Italia indicó que la información incluida en la circular SAR.8/Circ.1/Corr.4 con fecha de 21 de abril de 2006 suponía que su región de búsqueda y salvamento coincidía con la de un Estado vecino, lo que no era aceptable. Por consiguiente, Italia había pedido al Secretario General que hiciera uso de sus buenos oficios para poner esta situación en conocimiento del país en cuestión con miras a que se llegara a una situación mutuamente satisfactoria.

Cooperación regional en materia de búsqueda y salvamento

6.39 El Subcomité recordó que en la resolución 8 de la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 "se había instado a los Estados a que fomentaran, consultando con la Organización y con la ayuda de ésta, el apoyo a los Estados que pidieran asistencia técnica destinada a:

- .1 la formación del personal necesario para búsqueda y salvamento; y
- .2 la provisión del equipo y los medios necesarios para fines de búsqueda y salvamento."

6.40 El Subcomité también recordó que el MSC 69 había adoptado la resolución MSC.70(69) sobre la aprobación de enmiendas al Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, en la que se aclaran las responsabilidades de los Gobiernos y se hace un mayor hincapié en el enfoque regional y el establecimiento de una coordinación práctica lo más estrecha posible entre los servicios marítimos y aeronáuticos de búsqueda y salvamento.

6.41 Asimismo, el Subcomité recordó que el MSC 72 había refrendado la opinión del COMSAR 4 de que el África oriental y occidental y ciertas partes de Asia y el Pacífico, América Central y América del Sur y el Mediterráneo eran las zonas que carecían principalmente de servicios SAR y del SMSSM, y había decidido que, cuando se consideraran las medidas necesarias para remediar tal situación, se debería conceder especial prioridad a las regiones de África.

6.42 El Subcomité tomó nota de que se había firmado un acuerdo multilateral el 16 de enero de 2007 durante la puesta en servicio del Centro coordinador de salvamento marítimo (MRCC) regional de Sudáfrica. El MRCC de Sudáfrica se había mejorado con un coste estimado de 75 000 dólares de los Estados Unidos. Aparte de Sudáfrica, cinco otros países (Angola, Madagascar, Mozambique, Namibia y las Comoras) van a establecer un subcentro de salvamento marítimo que deberá equiparse en un futuro próximo. La estimación total para los equipos es de 500 000 dólares de los Estados Unidos.

6.43 El Subcomité también observó que estaba prevista para mayo de 2007 la primera reunión para la firma de un acuerdo multilateral para África occidental y, en particular, el grupo de la región de Liberia.

6.44 El Subcomité también tomó nota de que la Secretaría había recibido recientemente una notificación de la aceptación de la resolución 1 de la Conferencia de Florencia por parte de Marruecos y de Madagascar. El Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y al sector a que hicieran donaciones monetarias o en especie para financiar el equipo y la formación del personal de los centros coordinadores de salvamento marítimo ya establecidos y de los propuestos.

6.45 El Subcomité tomó nota con satisfacción de la información facilitada por Nigeria y Sudáfrica sobre la creación de centros coordinadores de salvamento marítimo regionales en sus países.

6.46 El Subcomité, tras recordar las observaciones sobre este tema formuladas por el Secretario General en su discurso de apertura, tomó nota también de la información detallada que había proporcionado sobre los progresos realizados en la creación y establecimiento de MRCC regionales y subcentros en las regiones oriental, meridional y occidental de África, respaldados por donaciones monetarias y en especie así como por la financiación proporcionada por el Fondo internacional SAR. El Secretario General había manifestado su agradecimiento por los esfuerzos realizados por países que acogían a los MRCC y MRSC, la Secretaría en la Sede así como en la región y, por último pero no menos importante, a todos los donantes por su apoyo y sus contribuciones.

6.47 El Subcomité también tomó nota con satisfacción de la generosa oferta de Malta de proporcionar información gratis para el personal SAR en el Centro de formación sobre búsqueda y salvamento de Malta. Durante el periodo de sesiones Malta hizo una ponencia sobre su Centro de formación de búsqueda y salvamento.

6.48 El Subcomité tomó nota con satisfacción de la información facilitada por Japón (COMSAR 11/INF.3) acerca del Cursillo internacional sobre búsqueda y salvamento, celebrado en Tokio y organizado por el Servicio de Guardacostas del Japón y la Fundación de investigación sobre políticas oceánicas.

ASISTENCIA MÉDICA EN EL ÁMBITO DE LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

6.49 El Subcomité observó que el MSC 82 había:

- .1 aprobado la circular MSC.1/Circ.1218 titulada "Orientaciones sobre el intercambio de información médica entre los servicios de asistencia telemática que participan en las operaciones internacionales de búsqueda y salvamento"; y
- .2 sancionado la iniciativa del Subcomité de encargar a la Secretaría que remitiera la declaración de coordinación sobre los problemas experimentados y las propuestas en relación con el reabastecimiento de los suministros médicos que deben llevar a bordo los buques y la situación de los suministros médicos a bordo, a la OMS y a la OIT solicitándoles su asesoramiento, lo que ya se hizo en el lapso interperiodos.

6.50 El Subcomité también tomó nota de que no se había recibido ningún asesoramiento ni de la OMS ni de la OIT.

6.51 El Subcomité observó que la labor sobre las cuestiones enumeradas en el anexo 15 del documento COMSAR 10/16 no se había podido terminar y se proseguía en colaboración con los expertos médicos que participan en la labor del Grupo de trabajo SAR. Por consiguiente, el Subcomité acordó invitar al Comité a que ampliara el plazo de ultimación de este punto hasta 2008 cuando examine su programa de trabajo en relación con el punto 15 del orden del día.

7 AVANCES EN LOS SISTEMAS Y TÉCNICAS DE LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS

7.1 El Subcomité recordó que el COMSAR 10 había:

- .1 acordado, en principio, que un formato XML similar al propuesto por el Japón en el documento COMSAR 10/7 debería normalizarse para el intercambio de datos de los sistemas de notificación para buques reconocidos por la Organización. Se había observado que otros foros estaban elaborando normas para el formato XML aplicables a los servicios marítimos, en particular, en proyectos respaldados por la Unión Europea, aunque dichas normas no incluyen necesariamente los sistemas de notificación para buques. Por consiguiente, el Subcomité había considerado necesario obtener más información y opiniones de la Unión Europea y de los organismos marítimos respecto del documento COMSAR 10/7 y la utilización del formato XML, para que se examinen en su próximo periodo de sesiones con objeto de elaborar una resolución MSC en relación con esas normas; y
- .2 había decidido que debía pedirse también al Subcomité NAV que facilitara observaciones y asesoramiento pertinente sobre la cuestión.

7.2 El Subcomité también recordó que el NAV 52 había señalado que, teniendo presente la evolución reciente de la tecnología de las comunicaciones, resultaría adecuado normalizar el formato de los sistemas de notificación para buques y se mostró de acuerdo, en principio, con las normas propuestas para el formato XML aplicables a los servicios marítimos. El formato XML normalizado contribuirá a reducir la gran carga de trabajo que tienen los capitanes y los pilotos durante la guardia de navegación. Teniendo presentes las razones mencionadas, el NAV 52 había opinado que sería conveniente implantar el formato XML normalizado lo antes posible. El

intercambio directo de datos en formato XML entre los buques y la costa, pero también entre el STM y otros (autoridades, propietarios de buques y organismos de transporte marítimo) contribuiría a mejorar la seguridad y la protección.

7.3 El Subcomité examinó en términos generales el documento COMSAR 11/INF.5 (Comisión Europea) que contenía información sobre el uso del formato XML para la presentación e intercambio de informes, notificaciones y solicitudes de información normalizadas, según lo prescribe la Directiva europea 2002/59 sobre un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y su sistema informático de apoyo de intercambio de datos *SafeSeaNet* (SSN), y pidió al Grupo de trabajo sobre el SMSSM que examinara el documento COMSAR 11/INF.5 y, en particular, las normas sobre el formato XML propuesto y que presentara las observaciones y recomendaciones oportunas.

Informe del Grupo de trabajo sobre el SMSSM

7.4 El Subcomité examinó la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo sobre el SMSSM (COMSAR 11/WP.2, sección 5) y tomó las medidas que se indican a continuación.

Formato XML para los sistemas de notificación para buques

7.5 El Subcomité examinó la información facilitada por la Comisión Europea (COMSAR 11/INF.5) sobre el uso de formatos XML para la presentación e intercambio de informes, notificaciones y peticiones de información normalizados, tal como se prescribe en la Directiva europea 2002/59 relativa al sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, y el sistema informático de apoyo *SafeSeaNet* (SSN) de información e intercambio de datos, y recordó que el NAV 52 también había acordado, en principio, que sería conveniente aplicar un formato XML normalizado con objeto de mejorar la seguridad y la protección.

7.6 Habida cuenta de lo anterior, el Subcomité decidió que era necesario elaborar un formato XML normalizado para los servicios marítimos e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran al COMSAR 12 los pormenores de los sistemas de mensajes existentes y propuestas al respecto. En consecuencia, el Subcomité acordó invitar al Comité a que prorrogara hasta 2008 la fecha de ultimación prevista del punto cuando examinara el programa de trabajo en relación con el punto 15 del orden del día.

8 REVISIÓN DEL MANUAL IAMSAR

8.1 El Subcomité observó que, de conformidad con los procedimientos prescritos en el anexo de la resolución A.894(21), y tras haber sido informado de que la OACI ya había aprobado los proyectos de enmienda al Manual IAMSAR, el MSC 81 había adoptado las enmiendas para que se distribuyeran mediante la circular MSC.1/Circ.1181, y decidió que las enmiendas adoptadas entrarían en vigor el 1 de junio de 2007.

8.2 El Subcomité examinó brevemente el informe del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI correspondiente a su decimotercera reunión (COMSAR 11/6, secciones 2, 3, 4 y 5 y apéndices D a I) y encargó al Grupo de trabajo SAR que examinara en detalle las partes pertinentes del informe y preparara:

- .1 un proyecto de enmiendas al Manual IAMSAR recomendando una fecha para su aplicación;

- .2 un proyecto de circular MSC sobre la adopción de enmiendas al Manual IMSAR; y
- .3 observaciones y propuestas pertinentes para que el Pleno las examinara.

Informe del Grupo de trabajo SAR

8.3 Al examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo SAR (COMSAR 11/WP.3, párrafo 4.1 y anexo 3), el Subcomité sancionó el proyecto de circular MSC sobre la adopción de enmiendas al Manual IAMSAR, que figura en el anexo 8, para remitirlo a la OACI, a fin de que lo apruebe, y al MSC 83, a fin de que lo adopte con miras a que entre en vigor el 1 de enero de 2009.

8.4 Se encargó a la Secretaría que remitiera el proyecto de enmiendas acordado a la OACI para su aprobación.

8.5 Se invitó al Comité a que tuviera en cuenta la respuesta recibida de la OACI a la hora de adaptar el proyecto de circular MSC y las enmiendas al Manual IAMSAR.

9 REVISIÓN DE LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS RESAR

Generalidades

9.1 El Subcomité recordó que, tras examinar el documento MSC 78/24/4 (Japón), en el que se propone que, para mejorar la eficacia de las operaciones de búsqueda y salvamento, se sometan a revisión las Normas de funcionamiento de los RESAR (resolución A.802(19)), teniendo en cuenta los RESAR que trabajan con la señal de polarización circular, y el documento MSC 78/24/19 (Noruega), en el que se propone que, al someter a revisión las normas de funcionamiento, también se incluyan en las mismas disposiciones relativas al respondedor SIA de búsqueda y salvamento (uno para los RESAR de 9 GHz y uno para el RESAR-SIA) y que, de ser necesario, se elaboren las correspondientes enmiendas a los capítulos III y IV del Convenio SOLAS, el MSC 78 había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité COMSAR un punto de alta prioridad titulado "Revisión de las normas de funcionamiento de los RESAR", para cuya ultimación serían necesarios 2 periodos de sesiones, y encargar a los Subcomités DE y NAV que contribuyeran a la labor, según procediera, cuando así se lo solicitara el Subcomité COMSAR (MSC 78/26, párrafo 24.26).

9.2 El Subcomité recordó también que el COMSAR 9 había propuesto la inclusión de ese punto en el orden del día provisional del COMSAR 10 y que, posteriormente, el MSC 80 había sancionado dicha propuesta.

9.3 El Subcomité recordó asimismo que el COMSAR 10:

- .1 había examinado la propuesta de examen de la resolución A.802(19) y había acordado dar preferencia a la opción de incluir /combinar la tecnología SIA en vez de la tecnología RLS en ondas métricas; además, había sancionado el anteproyecto de normas de funcionamiento de los respondedores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA) para las embarcaciones de supervivencia, como complemento de las normas de funcionamiento de los RESAR existentes;
- .2 se había mostrado de acuerdo asimismo con la revisión de la resolución A.802(19), Normas de funcionamiento de los respondedores de búsqueda y

salvamento (RESAR), propuesta por el Japón (COMSAR 10/12/4 y COMSAR 10/INF.9), por lo que respecta a la polarización circular, y había sancionado el proyecto de enmiendas a las normas de funcionamiento de los RESAR;

- .3 había aprobado dos declaraciones de coordinación destinadas al Grupo de trabajo 8B de la UIT y a la AISM;
- .4 había coincidido con la opinión del Grupo de trabajo de que debía pedirse también al Subcomité NAV que tuviera en cuenta las partes pertinentes del proyecto de normas de funcionamiento de los respondedores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA) para embarcaciones de supervivencia, elaboradas por el COMSAR 10;
- .5 había invitado a las Administraciones a que examinaran las propuestas de enmienda a la resolución y a que facilitaran información sobre el funcionamiento y la puesta a prueba de los RESAR-SIA al COMSAR 11, para que estas cuestiones se volvieran a examinar;
- .6 había sancionado los proyectos de enmienda a las reglas III/6.2.2 y IV/7.1.3 del Convenio SOLAS, que reflejan la elaboración de nuevas normas de funcionamiento de los RESAR-SIA, a fin de que se examinaran más a fondo en el COMSAR 11. A este respecto, el Subcomité había observado que era importante garantizar que las definiciones de los respondedores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA) y de los respondedores (radar) de búsqueda y salvamento (RESAR) fueran claras para evitar que se confundieran esas dos tecnologías distintas;
- .7 había tomado nota de que la delegación de Noruega había pedido que se encargara a la Secretaría que examinara cuidadosamente todos los convenios, códigos, etc. de la OMI, en particular el Código NGV 2000, el Código DSC y el Código MODU, ya que quizá también debían enmendarse, además de las enmiendas previstas a los capítulos III y IV del Convenio SOLAS.

9.4 En el periodo de sesiones actual, el Reino Unido ofreció una presentación sobre las "pruebas en el mar de los RESAR-SIA".

9.5 El Subcomité tomó nota de que se había recibido una declaración de coordinación de la UIT sobre el particular.

9.6 El Subcomité también tomó nota de que en la declaración de coordinación del Grupo de trabajo 8B de la UIT se mencionaba que en un RESAR-SIA podían fomentarse otras capacidades futuras de búsqueda y salvamento aprovechando la tecnología de los SIA y la futura infraestructura en tierra de los SIA. No obstante, la posibilidad de que esas capacidades futuras sean una realidad no debe retrasar la finalización de la norma de funcionamiento actual de los RESAR-SIA.

9.7 Hubo un cierto debate sobre la posibilidad de utilizar los RESAR-SIA para los alertas de socorro. La delegación del Japón declaró que en tal caso las autoridades deberían introducir los ajustes necesarios en sus sistemas para encauzar alertas de los RESAR-SIA. Las delegaciones de Dinamarca e Italia manifestaron la opinión de que el uso de los RESAR-SIA como sistema de alertas podría menoscabar la integridad del sistema SMSSM.

9.8 Tras examinar brevemente el documento COMSAR 11/9 (Japón), en el que se facilita información sobre el funcionamiento de los RESAR-SIA en las operaciones de búsqueda y salvamento, y el documento COMSAR 11/9/1 (AISM), en el que se facilita una declaración de coordinación de la AISM con propuestas para cambiar el anteproyecto de normas de funcionamiento, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre el SMSSM que, teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno, examinara los documentos COMSAR 11/9 y COMSAR 11/9/1 y, en particular:

- .1 presentara una recomendación adecuada con respecto a la declaración de que la probabilidad de que se reciba la señal del RESAR-radar será mucho más alta que en el caso del RESAR-SIA (COMSAR 11/9);
- .2 presentara recomendaciones adecuadas con respecto a las declaraciones de coordinación de la AISM y del Grupo de trabajo 8B del UIT-R;
- .3 examinará los resultados del COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 29), teniendo en cuenta la nueva información disponible, y preparará una revisión del anteproyecto de normas de funcionamiento de los respondedores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA) para las embarcaciones de supervivencia como complemento de las normas de funcionamiento de los RESAR existentes (resolución A.802(19));
- .4 examinará los resultados del COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 33), teniendo en cuenta la nueva información disponible, y preparará el proyecto de texto revisado de las enmiendas a las reglas III/6.2.2 y IV/7.1.3 del Convenio SOLAS; y
- .5 elaborará los proyectos de enmienda necesarios al Código NGV 1994, al Código NGV 2000 y al Código MODU, además de las propuestas de enmienda a los capítulos III y IV del Convenio SOLAS.

Informe del Grupo de trabajo sobre el SMSSM

9.9 Al examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo sobre el SMSSM (COMSAR 11/WP.2 y Add.1, sección 9), el Subcomité adoptó las medidas que se indican a continuación.

9.10 El Grupo examinó los documentos COMSAR 11/9 (Japón) y COMSAR 11/9/1 (AISM) y una declaración de coordinación presentada por el Grupo de trabajo 8B del UIT-R, así como las conclusiones del COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexos 29 y 33), y convino en que era necesario garantizar que las definiciones del RESAR-SIA y del RESAR-radar fueran claras a fin de evitar que se confundan dos tecnologías totalmente distintas. En consecuencia, el Subcomité coincidió en que la propuesta de normas de funcionamiento de los RESAR-SIA debía constituir una resolución separada con objeto de evitar toda posible confusión con la de los RESAR-radar.

9.11 El Subcomité examinó las conclusiones del COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 29) con respecto al proyecto de normas de funcionamiento de los transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA) para embarcaciones de supervivencia, como complemento de las normas de funcionamiento existentes de los RESAR (resolución A.802(19)), y finalizó dicho proyecto de normas enmendado, que figura en el anexo 9, con miras a su adopción en el MSC 83.

9.12 El Subcomité examinó las conclusiones del COMSAR 10 (COMSAR 10/16, anexo 33), teniendo en cuenta la nueva información disponible, y preparó el proyecto de texto revisado de las enmiendas a las reglas III/6.2.2, III/26.2.5 y IV/7.1.3 del Convenio SOLAS, que se recogen en el anexo 10, e invitó al Comité a que lo aprobara con miras a adoptarlo en su 84º periodo de sesiones.

9.13 El Subcomité también elaboró un proyecto de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, que figura en el anexo 11, e invitó al Comité a que lo aprobara con miras a adoptarlo en su 84º periodo de sesiones.

9.14 El Subcomité también preparó las consiguientes enmiendas al Código NGV 1994, recogidas en el anexo 12, y al Código NGV 2000, recogidas en el anexo 13, e invitó al Comité a que las aprobara con miras a adoptarlas en su 84º periodo de sesiones.

9.15 El Subcomité preparó las consiguientes enmiendas al Código MODU, recogidas en el anexo 14. El Subcomité observó que el Subcomité DE estaba revisando el Código MODU y convino en que el Subcomité DE también debía examinar las enmiendas antes de que el Comité las adoptara. En consecuencia, el Subcomité invitó al Comité a que encargara al Subcomité DE que examinara las enmiendas y las incorporara en su revisión del Código MODU.

9.16 El Subcomité recordó que el COMSAR 10 había sancionado el proyecto de enmiendas a las normas de funcionamiento por lo que respecta a la polarización circular. El Subcomité invitó al Comité a que adoptara la versión revisada de las normas de funcionamiento de los RESAR (resolución A.802(19)), que figura en el anexo 15.

9.17 El Subcomité reconoció que los dispositivos RESAR no se utilizaban, ni debían utilizarse, para los alertas de socorro. Los dispositivos RESAR constituían un medio de localización tras la transmisión de un alerta de socorro y eran herramientas útiles para las autoridades SAR.

9.18 En este contexto, la delegación del Japón opinó que las Normas de funcionamiento deberían reflejar que, en el mensaje transmitido, debe distinguirse claramente, además de otras cosas, entre los RESAR-SIA y la instalación del SIA. El Subcomité aceptó la enmienda correspondiente.

9.19 Al elaborar las Normas de funcionamiento, el Subcomité convino en invitar al Subcomité NAV a que examinara la necesidad de contar con un símbolo para representar los RESAR-SIA e invitó al Comité a que sancionara esta decisión.

9.20 Además, el Subcomité decidió que, tras la adopción de las Normas de funcionamiento, debía informarse a la UIT de la necesidad de contar con formatos de texto preconfigurados para la realización de pruebas (RESAR EN PRUEBAS) y para indicar el estado activo (RESAR ACTIVO), e invitó a los Gobiernos Miembros a que informaran en consecuencia a sus delegados ante la UIT.

9.21 Se invitó al Comité a que suprimiera el punto sobre la " Revisión de las normas de funcionamiento de los RESAR" de su programa de trabajo puesto que la labor se había concluido.

10 ENMIENDAS AL ANEXO IV DEL REGLAMENTO DE ABORDAJES (SEÑALES DE PELIGRO)

10.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81, tras examinar una propuesta presentada por Noruega (MSC 81/23/12) de enmendar la lista de señales de peligro recogida en el Anexo IV del Reglamento de Abordajes a fin de incluir las señales de socorro del SMSSM, tal como se prescribe en el capítulo IV del Convenio SOLAS, y también de modificar el Anexo IV suprimiendo las señales de peligro que estén de más como consecuencia de la introducción de las señales de peligro del SMSSM, había decidido incluir en los programas de trabajo de los subcomités NAV y COMSAR y en los órdenes del día provisionales del NAV 53 y del COMSAR 11 un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Anexo IV del Reglamento de Abordajes (señales de socorro)", fijando 2007 como plazo de ultimación de la labor, y que había encargado al Subcomité NAV que actuara como coordinador, encomendando al NAV 52 que realizara un examen preliminar de la cuestión.

10.2 El Subcomité también tomó nota de que el NAV 52 había refrendado la opinión del Grupo de trabajo de que el Reglamento de Abordajes debería reconocer a los proveedores de servicios móviles por satélite del Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM) distintos de Inmarsat, y había remitido al Comité el proyecto de resolución de la Asamblea que contiene el texto revisado de las propuestas de enmienda al anexo IV del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado, para que lo adoptara y lo distribuyera a todas las Partes Contratantes y Miembros de la Organización como mínimo seis meses antes de que lo examine la Asamblea. Se había encargado a la Secretaría que remitiera el proyecto al COMSAR 11 para que lo examinara y formulara observaciones al respecto para el MSC 83.

10.3 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 82 había:

- .1 adoptado las propuestas de enmienda al Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado, relativas a la revisión del Anexo IV del Reglamento de Abordajes por lo que respecta a la utilización de las señales de peligro, y había aprobado el proyecto de resolución de la Asamblea conexas con la condición de que si el COMSAR 11 sugiere cambios sustanciales, éstos podrán transmitirse al MSC 83 para su adopción y posterior presentación a la vigésima quinta Asamblea; y
- .2 pedido al Secretario General que distribuyera las enmiendas adoptadas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VI/2 del Reglamento de Abordajes, para que las examinara la vigésima quinta Asamblea con miras a su adopción.

10.4 El Subcomité también tomó nota de que las enmiendas adoptadas se habían distribuido mediante la circular N° 2760, de 18 de diciembre de 2006.

10.5 El Subcomité examinó las enmiendas propuestas al Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado.

10.6 La delegación de Noruega declaró que los cambios propuestos, adoptados por el MSC 82 y distribuidos mediante la circular N° 2760, eran casi idénticos a los que Noruega había propuesto en el MSC 81. No obstante, esta delegación opinó que debería sustituirse la expresión "proveedor de servicios móviles por satélite reconocido (PSMSR)" por la expresión original, es

decir, "Inmarsat", dado que, en la actualidad, no existían propuestas de incluir dicha expresión en el capítulo IV del SOLAS. Esto era para garantizar la coherencia entre las expresiones utilizadas en el Reglamento de Abordajes y el SOLAS. Varios países apoyaron la intervención de Noruega y el Subcomité decidió recomendar esta medida al Comité.

10.7 Se invitó al Comité a que suprimiera el punto del orden del día titulado "Enmiendas al Anexo IV del Reglamento de Abordajes (señales de peligro)" del programa de trabajo del Subcomité dado que se había concluido la labor sobre este punto.

11 DIRECTRICES SOBRE EL CONTROL DE LOS BUQUES EN CASO DE EMERGENCIA

11.1 El Subcomité recordó que el MSC 81 había examinado el documento MSC 81/23/4 (Bahamas), en el cual se proponía elaborar directrices que recojan las responsabilidades de todas las Partes en caso de emergencia marítima; dichas directrices no establecerían una jerarquía de mando, pero si los Estados Miembros las aplicaran como parte de sus planes de medidas de emergencia, se aclararía cómo debería ser dicha jerarquía. En opinión de las Bahamas, las directrices no cambiarían las responsabilidades del capitán, pero podrían evitar malentendidos sobre cuál debe ser su función, cuándo se aplicarían las legislaciones de los Estados ribereños y cuáles serían los efectos de éstas para el capitán y otras personas involucradas en un caso de emergencia. El MSC 81 había tomado nota de que la IFSMA (MSC 81/23/22) había presentado observaciones sobre esta propuesta y le había invitado a que, al examinarla, elaborase unas directrices claras e inequívocas con objeto de evitar malentendidos sobre quién ostenta la responsabilidad en los casos en los que se ordena al capitán que adopte medidas que van en contra de su propia decisión.

11.2 El Subcomité también recordó que, en relación con la propuesta mencionada, la delegación del Reino Unido, haciendo referencia al suceso del **Sea Empress**, había informado al MSC 81 de que se había elaborado el sistema SOSREP, a fin de establecer los procedimientos de mando, control y comunicación necesarios en caso de emergencia marítima. La delegación también informó de que, desde su establecimiento hacía seis años, el sistema SOSREP se había puesto en funcionamiento en más de 600 ocasiones, 30 de las cuales se consideraban muy importantes, y, por consiguiente, la delegación opinaba que la elaboración de unas directrices a este respecto no era una cuestión relacionada con un solo suceso. En el debate que se mantuvo a continuación, varias delegaciones, refiriéndose a la información facilitada por la delegación del Reino Unido, habían informado al Comité acerca de sistemas nacionales similares y habían respaldado la idea de que se adoptaran las medidas apropiadas para reglamentar a nivel internacional la cuestión de la cooperación entre las Partes implicadas en casos de emergencia marítima.

11.3 El Subcomité recordó que, tras reconocer la importancia de la cuestión y que ésta debería abordarse de manera genérica y no en relación a un único suceso, el MSC 81 había decidido incluir en los programas de trabajo de los Subcomités NAV y COMSAR, y en los órdenes del día provisionales del NAV 53 y COMSAR 11, un punto de alta prioridad titulado "Directrices sobre el control de los buques en caso de emergencia", fijando 2007 como plazo para la ultimación de la labor, y había encargado al Subcomité NAV que actuara como coordinador, encomendando al NAV 52 que realizara un examen preliminar de la cuestión.

11.4 El Subcomité tomó nota de que en el NAV 52 se había registrado un apoyo notable a la propuesta de las Bahamas (NAV 52/17/5), en la que se proporciona el marco para la elaboración

de las directrices genéricas sobre el control de los buques en caso de emergencia, y de que el NAV 52 había opinado que la Unión Internacional de Salvadores debería participar, dado que las directrices propuestas incluirían una sección con directrices para los salvadores.

11.5 El Subcomité tomó nota además de que, teniendo presente la proximidad del COMSAR 11 (febrero de 2007) y que en 2007 finalizaba el plazo previsto de ultimación, el NAV 52 había acordado encargar a la Secretaría que remitiera el documento NAV 52/17/5 al COMSAR 11, junto con las observaciones del Subcomité al respecto, para que los examinara y formulara sus propias observaciones.

11.6 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo SAR que examinara el documento NAV 52/17/5, teniendo en cuenta las actualizaciones facilitadas por las Bahamas y las decisiones adoptadas en el Pleno, a fin de seguir elaborando el proyecto de directrices sobre el control de los buques en caso de emergencia, para su examen en el Pleno.

Informe del Grupo de trabajo SAR

11.7 Tras examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo SAR (COMSAR 11/WP.3, párrafo 5.1 y anexo 4) el Subcomité adoptó las medidas que se indican a continuación.

11.8 El Subcomité tomó nota de que solamente se habían presentado observaciones sobre los aspectos aplicables a la búsqueda y salvamento. Se facilitaron observaciones de redacción sólo sobre los capítulos 1 a 4, ya que para los demás capítulos se necesitará asesoramiento de otros expertos. En consecuencia, el Subcomité revisó el proyecto de directrices sobre el control de los buques en caso de emergencia, que se recoge en el anexo 16. El Subcomité encargó a la Secretaría que lo remitiera al NAV 53 para que éste lo examinase de nuevo, e invitó al Comité a que sancionara esta medida.

11.9 Se invitó al Comité a que suprimiera el punto titulado "Directrices sobre el control de los buques en caso de emergencia" del programa de trabajo del Subcomité, dado que ya se había ultimado la labor al respecto.

12 SUSTITUCIÓN DE LA TELEGRAFÍA DE IMPRESIÓN DIRECTA DE BANDA ESTRECHA (RADIOTÉLEX) PARA LAS COMUNICACIONES DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA EN LAS BANDAS DE ONDAS HECTOMÉTRICAS Y DECAMÉTRICAS

12.1 El Subcomité recordó que el COMSAR 9 había llegado a las siguientes conclusiones:

- .1 no era necesario retener la IDBE por el motivo inicial, es decir, superar las dificultades derivadas del uso de idiomas distintos;
- .2 era necesario un sistema de ondas decamétricas que pueda transmitir datos de tierra a buque para difundir la ISM en las zonas marítimas A4;
- .3 se requería un sistema para las comunicaciones de carácter general en ondas decamétricas, capaz de transmitir datos para la comunicación de observaciones e informes de la situación, procedentes de los buques en las zonas marítimas A4;

- .4 se podían suprimir las prescripciones relativas a la obligación de llevar equipo de IDBE en las zonas marítimas A3 a condición de que se prevea un periodo de transición adecuado y de que las instalaciones actuales no quedaran inmediatamente fuera de servicio por esta supresión;
- .5 como el uso de la IDBE estaba mucho más difundido que la comunicación verbal, la IDBE no debería suprimirse inmediatamente en las zonas marítimas A4 para el seguimiento de las comunicaciones de socorro;
- .6 se debía respaldar el desarrollo de nuevas tecnologías para sistemas capaces de transmitir datos en bandas de ondas hectométricas/decamétricas;
- .7 era aceptable que esta nueva tecnología utilizara frecuencias actualmente atribuidas a la IDBE (excluyendo, por el momento, las frecuencias reservadas a las comunicaciones de socorro).

12.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81 había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del COMSAR 11 un punto de baja prioridad titulado "Sustitución de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha (radiotélex) para las comunicaciones de socorro y seguridad marítima en las bandas de ondas hectométricas y decamétricas", asignándole 2008 como fecha de ultimación.

12.3 El Subcomité también tomó nota de que se había recibido una declaración de coordinación de la UIT en la que se informaba a la OMI del proyecto de nueva recomendación M. [HF-DATA]: *Characteristics of HF Radio Equipment for the Exchange of Digital Data and Electronic Mail in the Maritime Mobile Service* (Características del equipo radioléctrico de ondas decamétricas para el intercambio de datos digitales y correo electrónico en el servicio móvil marítimo) del UIT-R. Este documento contenía información sobre la posibilidad de sustituir algunas o todas las funciones SMSSM de la IDBE, principalmente para las comunicaciones generales, pero también para fines de socorro y seguridad.

12.4 El Subcomité examinó el documento COMSAR 11/12 (Dinamarca), que contiene consideraciones y propuestas de medidas a seguir respecto de la sustitución de la IDBE, incluida una propuesta de circular MSC que contiene orientaciones para los Gobiernos Miembros. Noruega respaldó la propuesta de Dinamarca. El Subcomité decidió remitir este documento al Grupo de trabajo sobre el SMSSM.

12.5 El Subcomité también examinó el documento COMSAR 11/12/1 (Estados Unidos) en el que se propone la adopción de una norma de funcionamiento basada en la recomendación M. [HF-Data] del UIT-R como sistema equivalente y de posible sustitución de la impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas utilizada en el SMSSM. Noruega opinó que, mientras no hubiera en funcionamiento un servicio satelitario en las zonas polares, no podía garantizarse la recepción de mensajes ISM en la zona marítima A4. El Subcomité decidió remitir este documento al Grupo de trabajo sobre el SMSSM.

12.6 El Subcomité examinó el documento COMSAR 11/12/2 (República de Corea), y tomó nota de la información presentada respecto de un nuevo protocolo de red para las comunicaciones de datos digitales en la banda marítima de ondas decamétricas a fin de sustituir la IDBE. Algunas delegaciones manifestaron su preocupación de que esto requeriría que ciertos buques cambiaran de equipo. El Subcomité decidió remitir este documento al Grupo de trabajo sobre el SMSSM.

12.7 Tras haber examinado brevemente los documentos COMSAR 11/12 (Dinamarca), COMSAR 11/12/1 (Estados Unidos) y COMSAR 11/2/2 (República de Corea), el Subcomité encomendó al Grupo de trabajo sobre el SMSSM que, teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno, examinara estos documentos y, en particular,:

- .1 asesorara sobre las funciones para las que se requerirán sistemas de sustitución de la IDBE y respecto del marco para la elaboración de una norma de funcionamiento para dicho sistema o sistemas de sustitución, indicando a qué funciones, o parte de las mismas, deberá poder atender el sistema o sistemas, las prescripciones operacionales de las instalaciones necesarias para el uso del sistema, la interoperabilidad entre sistemas, etc.;
- .2 diera su opinión sobre la necesidad de una norma de funcionamiento basada en el proyecto de recomendación M.[*HF-Data*] del UIT-R como sistema equivalente y de posible sustitución de la impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas utilizada en el SMSSM y, de ser éste el caso, ultimar dicho proyecto de norma de funcionamiento; y
- .3 asimismo, brindara asesoramiento sobre:
 - .1 cómo transformar las transmisiones de telegrafía de impresión directa de banda estrecha a transmisión del tipo NAVTEX a fin de que se puedan recibir a bordo de los buques utilizando receptores de tipo NAVTEX que funcionen en las frecuencias decamétricas utilizadas;
 - .2 las consecuencias de la posible aceptación, en un futuro próximo, de uno o más sistemas de comunicación por satélite de órbita polar a fin de que sean parte del SMSSM y que puedan permitir la transmisión de ISM como lo estipula la resolución A.888(21) de la OMI; y
 - .3 las posibilidades de otras tecnologías nuevas que sean adecuadas y capaces de transmitir ISM en ondas decamétricas a los buques que realicen viajes internacionales en zonas marítimas A4;
- .4 ultimara un proyecto de circular MSC sobre la eliminación gradual de la prescripción de llevar equipo IDBE a bordo de buques que naveguen en zonas marítimas A3; y
- .5 presentara observaciones y/o recomendaciones respecto de un nuevo protocolo de red propuesto para las comunicaciones digitales de datos en la banda decamétrica marítima para sustituir al equipo IDBE.

Informe del Grupo de trabajo sobre el SMSSM

12.8 El Subcomité examinó la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo sobre el SMSSM (COMSAR 11/WP.2, sección 7), y tomó las medidas que se indican a continuación.

Proyecto de norma de funcionamiento para el intercambio de datos y el correo electrónico en ondas decamétricas utilizados en el SMSSM

12.9 El Subcomité examinó las propuestas de Dinamarca (COMSAR 11/12) y los Estados Unidos (COMSAR 11/12/1) y tomó nota de que la Comisión de Estudio 8 del UIT-R había adoptado un proyecto de nueva recomendación *M.[HF-Data], Characteristics of HF Radio Equipment for the Exchange of Digital Mail in Maritime Mobile Service* (traducción de la Secretaría: Características del equipo radioeléctrico de ondas decamétricas para el intercambio de datos digitales y correo electrónico en el servicio móvil marítimo). Dicha recomendación se ha distribuido entre todos los Estados Miembros para su aprobación. El Subcomité acordó que, si bien quizá sea necesario elaborar normas de funcionamiento para un sistema equivalente de la IDBE en ondas decamétricas utilizada en el SMSSM, sería prematuro hacerlo antes de la entrada en vigor de la nueva recomendación.

12.10 El Subcomité tomó nota de lo siguiente:

- .1 en la regla IV/10.2.1.1.3 del Convenio SOLAS se prescriben las comunicaciones de socorro y seguridad utilizando telegrafía de impresión directa. Ello implica que es necesario efectuar el seguimiento de las comunicaciones de socorro y que es esencial que el retardo de las comunicaciones sea mínimo. Sin embargo, tal como se describe en la recomendación *M. [HF-Data]* del UIT-R, las estaciones costeras y los RCC pueden estar conectados por Internet. En tal caso, cabe la posibilidad de que el correo electrónico no se entregue en tiempo real, en función del estado del tráfico de la red;
- .2 el nuevo sistema de intercambio de datos y correo electrónico en ondas decamétricas puede utilizarse en un ordenador personal. No obstante, se había decidido que en el SMSSM no se utilizaran ordenadores personales;
- .3 al transmitir una llamada de socorro por LSD, podría designarse la IDBE como el telemando. En tal caso, no estaba claro el funcionamiento del sistema de datos y correo electrónico en ondas decamétricas; y
- .4 las comunicaciones de socorro tenían que ser gratuitas. Sin embargo, el sistema de datos y correo electrónico en ondas decamétricas utilizado en la actualidad para las comunicaciones generales era de cobro. Para que el nuevo sistema se utilizara en el SMSSM, sería necesario dar una cierta prioridad a la gratuidad.

12.11 Habida cuenta de lo anterior, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinaran la propuesta presentada por los Estados Unidos (COMSAR 11/12/1) y presentaran observaciones y propuestas pertinentes al COMSAR 12.

Utilización del radiotélex en ondas hectométricas y decamétricas

12.12 El Subcomité preparó un anteproyecto de circular MSC relativa a las orientaciones sobre la supresión de la prescripción de llevar instalaciones de radiotélex (IDBE) a bordo de determinados buques que naveguen en zonas marítimas A3, proyecto que se recoge en el anexo 17. En este contexto, el Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones con objeto de finalizar la labor en el COMSAR 12.

12.13 Por lo que respecta a una posible tecnología de sustitución de la IDBE para las transmisiones de ISM en ondas decamétricas utilizada por algunos países, el Subcomité examinó lo siguiente:

- .1 los medios de transformar esas transmisiones en transmisiones de tipo NAVTEX de modo que pudieran recibirse a bordo de buques mediante un receptor de tipo NAVTEX que cubriera las frecuencias en ondas decamétricas;
- .2 las consecuencias de la posible aceptación en un futuro próximo de uno o varios sistemas de comunicaciones por satélite de órbita polar que formen parte del SMSSM y que sean capaces de transmitir ISM con arreglo a lo dispuesto en la resolución A.888 (21); y
- .3 la posibilidad de introducir otras tecnologías nuevas capaces de transmitir ISM en ondas decamétricas a los buques que naveguen en zonas A4, y que sean apropiadas para dichas transmisiones;

e invitó a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas al COMSAR 12.

Nuevo protocolo de red para las comunicaciones marítimas de datos en la banda de ondas decamétricas

12.14 El Subcomité examinó la información facilitada por la República de Corea (COMSAR 11/12/2) con respecto a la necesidad de contar con un nuevo protocolo normalizado de red para las comunicaciones de datos en ondas decamétricas a fin de transmitir de manera eficaz datos digitales entre radioestaciones, y tomó nota de que la recomendación *M.[HF-data]* del UIT-R incluía en su anexo 1 ejemplos de tales sistemas. En consecuencia, el Subcomité invitó a la República de Corea a que presentara su información a la Comisión de Estudio 8 del UIT-R.

13 DIRECTRICES PARA LA DETERMINACIÓN DE LIMITACIONES OPERACIONALES UNIFORMES PARA LAS NAVES DE GRAN VELOCIDAD

13.1 El Subcomité recordó que el MSC 81, tras refrendar una propuesta del DE 49, había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité DE y en el orden del día provisional del DE 50 un punto de alta prioridad sobre "Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad", asignándole 2009 como fecha de ultimación, y también lo había incluido en los programas de trabajo de los Subcomités COMSAR, NAV y SLF y en los órdenes del día provisionales del COMSAR 11, el NAV 53 y el SLF 50, asignándoles 2008 como fecha de ultimación.

13.2 Dado que no se han presentado documentos de fondo sobre esta cuestión, el Subcomité decidió diferir el examen de este punto hasta su próximo periodo de sesiones, cuando se podrá beneficiar también de los resultados del DE 50 que estarán disponibles en el COMSAR 12.

13.3 El Subcomité invitó asimismo a los Miembros a que presentaran observaciones pertinentes y propuestas adecuadas para que se examinen durante el COMSAR 12.

14 ELABORACIÓN DE UNA ESTRATEGIA DE NAVEGACIÓN ELECTRÓNICA

14.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81 había examinado el documento MSC 81/23/10 (Estados Unidos, Islas Marshall, Japón, Noruega, Países Bajos, Reino Unido y Singapur), en el que se propone elaborar una visión estratégica amplia para incorporar nuevas tecnologías de forma estructurada y garantizar que su utilización sea compatible con las distintas tecnologías y servicios náuticos de comunicaciones que ya se encuentran disponibles, a fin de elaborar un sistema general, preciso, protegido y eficaz desde el punto de vista de los costos que tenga la capacidad de ofrecer una cobertura mundial para buques de todos los tamaños.

14.2 El Subcomité también tomó nota de que, tras las deliberaciones, el MSC 81 había decidido incluir en los programas de trabajo de los Subcomités NAV y COMSAR, y en los órdenes del día provisionales del NAV 53 y el COMSAR 11, un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de una estrategia de navegación electrónica", estableciendo 2008 como plazo para ultimar la labor, que había nombrado coordinador al Subcomité NAV y había encargado al NAV 52 que realizara un examen preliminar de la cuestión. Asimismo, el MSC 81 había convenido en que los dos subcomités examinaran las cuestiones a fin de elaborar una visión estratégica dentro de sus respectivos programas de trabajo para avanzar en la labor relacionada con esta cuestión e informar al MSC 85, con miras a que elabore la orientación normativa necesaria para avanzar en esta importante labor.

14.3 El Subcomité tomó nota también de que el NAV 52:

- .1 había examinado el documento MSC 81/23/10 (Estados Unidos, Islas Marshall, Japón, Noruega, Países Bajos, Reino Unido y Singapur) sobre la elaboración de una estrategia de navegación electrónica, y el documento NAV 52/17/4 (Japón), en el cual se expone el planteamiento del Japón respecto de la navegación electrónica;
- .2 había reconocido que sería fundamental, como primer paso, elaborar una definición y objetivos claros para el concepto de navegación electrónica y también había opinado que un factor fundamental para su éxito sería la gestión rigurosa y prudente de un proyecto tan grande; y
- .3 había acordado que, a fin de avanzar en la labor antes del NAV 53, debería constituirse un Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos, coordinado por el Reino Unido, y había aprobado el proyecto de mandato del Grupo de trabajo por correspondencia propuesto.

14.4 Tras examinar el documento COMSAR 11/14 (República de Corea), en el que se propone examinar la mejora técnica del equipo del SMSSM y la utilización del equipo del SMSSM así mejorado como red de comunicación de datos para la navegación electrónica, el Subcomité decidió remitir dicho documento al Grupo de trabajo sobre la elaboración de una estrategia de navegación electrónica y cuestiones LRIT.

14.5 Tras examinar más a fondo el documento COMSAR 11/14/1 (Reino Unido, coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos), en el que se recogen las cuestiones específicas que el COMSAR debería abordar, el Subcomité decidió remitir dicho documento al Grupo de trabajo sobre la elaboración de una estrategia de navegación electrónica y cuestiones LRIT.

14.6 Tras examinar el documento COMSAR 11/14/3 (Australia), el Subcomité tomó nota de tres diagramas aclaratorios del concepto de la navegación electrónica presentados para información del COMSAR 11 y a fin de ayudar en el examen del informe del Grupo de trabajo por correspondencia. El Subcomité decidió remitir dicho documento al Grupo de trabajo sobre la elaboración de una estrategia de navegación electrónica y cuestiones LRIT.

Constitución de un grupo de trabajo

14.7 Tras examinar brevemente los documentos COMSAR 11/14 (República de Corea), COMSAR 11/14/1 (Reino Unido, coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos) y COMSAR 11/14/3 (Australia), el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre la elaboración de una estrategia de navegación electrónica y cuestiones LRIT que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, examinara los documentos COMSAR 11/14, COMSAR 11/14/1 y COMSAR 11/14/3 y, en particular:

- .1 examinará las mejoras técnicas del equipo del SMSSM y su utilización como red de comunicación de datos para la navegación electrónica;
- .2 determinará los posibles componentes de la estrategia de navegación electrónica y la configuración del sistema propuesto que se encuentren dentro del ámbito de competencia del Subcomité;
- .3 clasificará los componentes identificados en el apartado .2 en las siguientes categorías:
 - .1 comunicaciones y servicios SAR basados en la infraestructura existente; y
 - .2 servicios que tendrán que basarse en tecnologías nuevas o en desarrollo;
- .4 determinará cualquier enseñanza extraída de la elaboración y puesta en marcha de otros grandes servicios marítimos, por ejemplo el SMSSM; y
- .5 elaborará las recomendaciones oportunas sobre los apartados .1 a .4 para orientar al Grupo de trabajo por correspondencia sobre navegación electrónica en su labor futura.

Informe del Grupo de trabajo sobre la elaboración de una estrategia de navegación electrónica y cuestiones LRIT

14.8 Tras recibir y examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo sobre la elaboración de una estrategia de navegación electrónica y cuestiones LRIT (COMSAR 11/WP.4, párrafos 4 a 14), el Subcomité la aprobó en general y adoptó las medias que se indican a continuación.

14.9 El Subcomité acordó que el Subcomité NAV debería definir claramente las necesidades de los usuarios antes de que el Subcomité COMSAR pueda examinar las posibles mejoras técnicas necesarias para utilizar el equipo del SMSSM como una red de comunicación de datos en el marco de la navegación electrónica; que el desarrollo de la navegación electrónica debería centrarse en los usuarios y no en los aspectos tecnológicos; que debería normalizarse el funcionamiento del equipo, incluido, el establecimiento de un modo de funcionamiento

normalizado para el equipo de a bordo; y que los programas informáticos que se instalen en los sistemas operativos deberían seguir un proceso formal de control los cambios a fin de garantizar que todos los elementos del sistema de navegación electrónica funcionen con eficiencia.

14.10 El Subcomité acordó también que, por lo que respecta a posibles elementos de la estrategia de navegación electrónica y a la configuración propuesta para el sistema, las cuestiones relacionadas con la búsqueda y salvamento, los enlaces para las comunicaciones de datos y el funcionamiento del SMSSM estaban dentro de su ámbito de competencia.

14.11 El Subcomité acordó además que la infraestructura del SMSSM actual admitía los servicios y las comunicaciones de búsqueda y salvamento. No obstante, por lo que respecta a la navegación electrónica, sería necesario disponer de comunicaciones en banda ancha a escala mundial que utilicen tecnología satelitaria.

14.12 El Subcomité encargó a la Secretaría que transmitiera estas opiniones y conclusiones al Subcomité NAV y al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia sobre navegación electrónica a fin de orientar la labor futura.

Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT)

14.13 El Subcomité recordó que el MSC 81:

- .1 había adoptado las enmiendas al Convenio SOLAS relativas a la LRIT mediante la resolución MSC.202(81). El Comité adoptó también la resolución MSC.210(81), Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, así como la resolución MSC.211(81), Disposiciones para el oportuno establecimiento del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques;
- .2 había aprobado la constitución de un grupo especial de trabajo sobre aspectos técnicos de la LRIT, y había acordado que, si el sistema LRIT debía empezar a funcionar el 31 de diciembre de 2008, el Grupo especial de trabajo debería ultimar su labor a tiempo y presentarla para su examen por el MSC 82, con miras a su aprobación;
- .3 teniendo presente que, en aquellos momentos, la finalidad de las enmiendas propuestas al SOLAS en relación con la LRIT era contribuir a incrementar la protección y mejorar los servicios de búsqueda y salvamento, había acordado que la nueva regla del Convenio SOLAS sobre la LRIT debería entrar en vigor el 1 de enero de 2008. El Comité había reconocido que, para que el sistema LRIT fuera plenamente funcional, debería crearse un Centro internacional de datos LRIT y un Intercambio internacional de datos LRIT, así como llevar a cabo las pruebas pertinentes para confirmar el funcionamiento del sistema según la configuración prevista de la LRIT. El Comité había observado asimismo que algunas cuestiones clave para establecer el sistema LRIT exigían decisiones por su parte. Por ello, el Comité había acordado que las disposiciones de la regla sobre la LRIT del Convenio SOLAS deberían surtir efecto, con respecto a la transmisión de información LRIT por los buques, a partir del 31 de diciembre de 2008;
- .4 tras tomar nota de que la expresión que se había utilizado hasta ese momento, "supervisión del sistema LRIT", se había sustituido por "examen y verificación del

funcionamiento de ciertos aspectos del sistema LRIT", y, consciente de la importancia de contar desde el principio con las herramientas necesarias para el control del funcionamiento y la verificación del sistema LRIT, había invitado a la IMSO, en tanto que posible candidato, a que le hiciera saber antes del MSC 82 si estaría dispuesta y en condiciones para llevar a cabo, en nombre de la Organización, el examen y verificación del funcionamiento de ciertos aspectos del sistema LRIT, teniendo en cuenta la fecha de entrada en vigor prevista de esta regla del Convenio SOLAS.

14.14 El Subcomité tomó nota de que el MSC 82:

- .1 había recordado que las enmiendas al Convenio SOLAS se encontraban en proceso de enmienda tácito y entrarían en vigor el 1 de enero de 2008 si se consideran aceptadas el 1 de julio de 2007, de conformidad con lo dispuesto en la resolución;
- .2 tras un debate exhaustivo, había decidido nombrar a la IMSO como coordinador LRIT, y la había invitado a que hiciera cuanto estuviera en su poder para garantizar el oportuno establecimiento del sistema LRIT. El Comité había invitado asimismo a la IMSO a que presentara un documento en su próximo periodo de sesiones con un análisis detallado de cómo prevé asumir esta función;
- .3 había tomado nota con agrado del ofrecimiento de los Estados Unidos de constituir y hacer funcionar un centro internacional de datos LRIT y un intercambio internacional de datos LRIT hasta tanto se disponga de otro centro o intercambio, pero había opinado que en ese periodo de sesiones no estaba en condiciones de pronunciarse sobre la ubicación del intercambio internacional de datos LRIT y el centro internacional de datos correspondiente;
- .4 había tomado nota de la opinión del CIRM (documento MSC 82/8/6) de que, dado que la configuración del sistema se había finalizado, la cuestión de la facturación de los costos de las comunicaciones para que se pueda implantar la LRIT. En su opinión, era necesario examinar urgentemente los costos derivados de la utilización de los distintos tipos de intercambio de datos propuestos y la cuestión de quién debe correr con los gastos. El hecho de que hasta ese momento no se hubiera examinado la cuestión de la facturación de las comunicaciones era motivo de preocupación para los miembros del CIRM que se ocupaban de la LRIT. Por esta razón, el CIRM había propuesto que se añadiera la cuestión de la "facturación de los costos de las comunicaciones" en el mandato del Grupo especial de trabajo sobre los aspectos técnicos de la LRIT;
- .5 tras observar que había otras cuestiones pendientes sobre las que sólo se podía avanzar en el lapso interperiodos a fin de respetar el plazo para la implantación de la LRIT, había aprobado que se volviera a constituir el Grupo especial de trabajo sobre los aspectos técnicos de la LRIT y había encargado al Grupo que, entre otras cosas, preparase una norma técnica de costes y facturación dentro del marco de políticas decidido por el Comité;
- .6 habida cuenta del escaso tiempo disponible antes de la fecha prevista de implantación del sistema de LRIT, el Comité había encargado al COMSAR 11 que examinara las cuestiones relativas a la LRIT y ampliado el plazo para la

presentación de documentos sobre la LRIT hasta el 22 de diciembre de 2006 y el de la presentación de observaciones hasta el 19 de enero de 2007. Los documentos que se presenten al COMSAR 11 en relación con la LRIT se examinarán en relación con el punto 14 (Elaboración de una estrategia de navegación electrónica). El Comité había invitado a los Estados Miembros a asegurarse de que en las delegaciones que envíen al COMSAR 11 haya expertos en cuestiones distintas de los aspectos técnicos concretos.;

- .7 había autorizado las reuniones necesarias, de dos a cuatro, del Grupo especial de trabajo interperiodos sobre los aspectos técnicos a fin de que finalizara las especificaciones técnicas dentro del plazo de presentación del informe al MSC 83. El Comité había autorizado que la próxima reunión de dicho Grupo se celebrara una semana antes del COMSAR 11 y había aceptado el amable ofrecimiento del CIRM para acoger la reunión;
- .8 había acordado que era necesario establecer otro grupo de trabajo interperiodos del MSC para ultimar los aspectos jurídicos y financieros de los costes y la facturación y para concluir los proyectos de acuerdos jurídicos que se están preparando para su aprobación por el MSC 83. El Comité había autorizado que dicho grupo se reuniera en mayo-junio de 2007, justo antes de que finalice el plazo de presentación de documentos para su próximo periodo de sesiones;
- .9 por lo que respecta al Plan de distribución de datos que se va a establecer en la Organización, el Comité también había hecho suya la opinión del Grupo de que dicho Plan debería estar operativo el 1 de enero de 2008 para poder probarlo antes de la fecha crítica del 1 de julio de 2008, en que, de acuerdo con lo dispuesto en la resolución MSC.211(81), han de comenzar las pruebas de funcionamiento. El Comité había dado las instrucciones oportunas en este sentido a la Secretaría; y
- .10 tras recordar lo establecido en la resolución MSC.211(81), Disposiciones para el oportuno establecimiento del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques, y reconocer que aún quedan por ultimar muchos aspectos relacionados con el desarrollo, la adquisición, la instalación y las pruebas del sistema de LRIT, el Comité aprobó el plan actualizado para el oportuno establecimiento del sistema LRIT (MSC 82/24, anexo 16).

14.15 El Subcomité tomó nota también de que el MSC 82 había encargado específicamente al COMSAR 11 que elaborara:

- .1 los proyectos de modelo de acuerdos LRIT, teniendo presentes las orientaciones facilitadas por la División Jurídica de la Secretaría de la OMI;
- .2 las opciones con las ventajas y desventajas, la evaluación y las recomendaciones relacionadas con las opciones de costos y facturación de la LRIT, incluidas las orientaciones facilitadas por el Grupo especial de trabajo sobre los aspectos técnicos de la LRIT; y
- .3 unas orientaciones preliminares para el MSC 83, basadas en las propuestas de los Gobiernos Contratantes y de la División Jurídica de la Secretaría de la OMI, sobre la localización geográfica del Intercambio internacional de datos LRIT y del Centro internacional de datos LRIT.

14.16 El Subcomité examinó brevemente el documento COMSAR 11/14/6 (Estados Unidos), en el que se informa del ofrecimiento de establecer y administrar un Centro internacional de datos LRIT y el Intercambio internacional de datos LRIT hasta que se disponga de otros medios adecuados para realizar estas funciones e informar al MSC 83 al respecto.

14.17 Tras examinar el documento COMSAR 11/14/2 (CIRM), en el que se tratan las cuestiones relacionadas con la facturación y los costos de los servicios LRIT y se proponen respuestas a las preguntas planteadas durante la reunión del Grupo de trabajo sobre la LRIT en el MSC 82, el Subcomité decidió remitir dicho documento al Grupo de trabajo sobre la elaboración de una estrategia de navegación electrónica y cuestiones LRIT.

14.18 Tras examinar el documento COMSAR 11/14/4 (Islas Marshall), el Subcomité tomó nota de un informe sobre la marcha de los trabajos acerca del establecimiento del Centro nacional de datos LRIT y el sistema de seguimiento del buque (MarVTS) de las Islas Marshall, así como de una serie de observaciones y recomendaciones resumidas que quizá sea necesario examinar con motivo de la elaboración en curso y la implantación de los sistemas LRIT. El Subcomité decidió remitir dicho documento al Grupo de trabajo sobre la elaboración de una estrategia de navegación electrónica y cuestiones LRIT.

14.19 Tras examinar el documento COMSAR 11/14/5 (Estados Unidos), que trata de las respuestas a las preguntas relativas a costos y facturación planteadas durante el MSC 82, el Subcomité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo sobre la elaboración de una estrategia de navegación electrónica y cuestiones LRIT.

14.20 El observador de la ICS declaró que, para la implantación oportuna del sistema LRIT, el compromiso de los Estados Miembros era fundamental y que también debería abordarse la cuestión relativa a la actualización del soporte lógico instalado en los sistemas operativos, dado que podría repercutir en la capacidad de los buques de notificar la situación.

14.21 El observador del CIRM declaró que, en su opinión, las actualizaciones del soporte lógico eran responsabilidad de los propietarios de buques.

14.22 El Subcomité recordó que, en relación con el punto 6.2 del orden del día (párrafo 6.15), ya había decidido remitir el documento COMSAR 11/6/1, en el que se estudia la necesidad de examinar cuestiones relacionadas con los servicios de búsqueda y salvamento en el desarrollo ulterior y la implantación del sistema LRIT, al Grupo de trabajo sobre la elaboración de una estrategia de navegación electrónica y cuestiones LRIT.

14.23 Tras examinar brevemente los documentos COMSAR 11/14/2 (CIRM), COMSAR 11/14/4 (Islas Marshall) y COMSAR 11/14/5 (Estados Unidos), el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre la elaboración de una estrategia de navegación electrónica y cuestiones LRIT que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, examinara los documentos COMSAR 11/14/2, COMSAR 11/14/4, COMSAR 11/14/5, COMSAR 11/14/6 y COMSAR 11/6/1, y, en particular, que elaborase:

- .1 los proyectos de modelo de acuerdos LRIT;
- .2 las opciones con las ventajas y desventajas, la evaluación y las recomendaciones relacionadas con las opciones de costos y facturación de la LRIT, teniendo en cuenta la información y observaciones que figuran en los documentos

COMSAR 11/14/2 y COMSAR 11/14/5, incluidas las orientaciones facilitadas por el Grupo especial de trabajo sobre los aspectos técnicos de la LRIT;

- .3 unas orientaciones [y criterios] preliminares de carácter general para el MSC 83 con objeto de decidir sobre el establecimiento del Intercambio internacional de datos LRIT y del Centro internacional de datos LRIT;
- .4 las observaciones sobre el ofrecimiento de los Estados Unidos (COMSAR 11/14/6) de establecer y administrar un Centro internacional de datos LRIT y un Intercambio internacional de datos LRIT hasta que se disponga de otros medios apropiados para llevar a cabo estas funciones; y
- .5 las recomendaciones sobre cómo alentar a las autoridades de búsqueda y salvamento a que colaboren con sus autoridades nacionales de LRIT respectivas, a fin de que se examinen las cuestiones relacionadas con los servicios SAR para el desarrollo ulterior y la implantación del sistema LRIT (COMSAR 11/6/1).

Informe del Grupo de trabajo

14.24 Tras examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo sobre la elaboración de una estrategia de navegación electrónica y cuestiones LRIT (COMSAR 11/WP.4/Add.1, párrafos 15 a 50), el Subcomité adoptó las medidas que se indican a continuación.

14.25 El observador de la ICS indicó que le preocupaban gravemente la lentitud de los progresos realizados y el escaso apoyo brindado por los Gobiernos Miembros, e hizo suya la preocupación manifestada por el Grupo de trabajo de que había pasado mucho tiempo desde la adopción de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS sin que se hubieran realizado avances importantes en relación con el establecimiento oportuno del sistema LRIT; y que era imperativo que el ISWG-LRIT tratara todas las cuestiones pendientes porque sino el establecimiento del sistema LRIT se vería en peligro.

14.26 Algunas delegaciones compartieron estas preocupaciones y opinaron que debía mandarse un mensaje directo al Comité sobre la lentitud de los avances.

14.27 Algunas delegaciones opinaron que la fecha de implantación del sistema LRIT debía aplazarse hasta 2009 ya que debían aún resolverse las cuestiones relativas a la facturación y los costes, incluida la actualización del soporte lógico para el equipo de a bordo antiguo. Les preocupaba especialmente las recomendaciones relativas a la cuestión de la facturación y los costes, resaltadas por el Grupo de trabajo en los párrafos 51.4 51.7 del documento COMSAR 11/WP.4/Add.1.

14.28 La mayoría opinó que era prematuro aplazar la fecha de implantación del sistema LRIT, que la Organización debía proceder según estaba previsto y que el mandato dado por el Comité debía seguirse al pie de la letra.

14.29 La Secretaría informó al Subcomité que las enmiendas al Convenio SOLAS pertinentes entrarán en vigor el 1 de enero de 2008, que estaba previsto que las pruebas y ensayos del sistema LRIT empezaran a más tardar el 18 de julio de 2008 y que el Comité estaba determinado a que se siguiera estrictamente el plan para el establecimiento oportuno del sistema LRIT a más tardar el 31 de diciembre de 2008, por eso había autorizado la celebración de varias reuniones interperiodos sobre la elaboración de la LRIT. Sería muy desalentador si el Subcomité no hiciera

todo lo posible en este momento para garantizar la implantación oportuna del sistema LRIT y se resignara a aceptar un retraso. Por lo que respecta a las recomendaciones sobre costos y facturación, quizá sea más conveniente tomar nota únicamente de las medidas cuya adopción se pide en los párrafos 51.4 a 51.7 del documento COMSAR 11/WP.4/Add.1.

14.30 Al resumir las deliberaciones, el Presidente tomó nota de las preocupaciones manifestadas por algunas delegaciones y declaró que la inquietud del Subcomité respecto de la lentitud de los progresos realizados se transmitiría al Comité. No obstante, observó, con el apoyo de la mayoría, que el Subcomité había recibido un mandato del Comité que debía seguir al pie de la letra para garantizar el establecimiento oportuno del sistema LRIT.

14.31 El Subcomité acordó que por el momento sería conveniente tomar nota únicamente de las medidas cuya adopción se pide en los párrafos 51.4 a 51.7 del documento COMSAR 11/WP.4/Add.1

14.32 En consecuencia, el Subcomité encargó a la Secretaría que:

- .1 estudiara las cuestiones relativas al proyecto de acuerdos y modelos y asesorar al ISWG-LRIT (anexo 18); y
- .2 elaborara anteproyectos de los acuerdos y modelos, distintos de los contratos de servicio previstos por la IMSO.

14.33 El Subcomité instó enérgicamente a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que presentasen lo antes posible sus opiniones sobre las cuestiones que deben abordar los diversos acuerdos para que las examine el ISWG-LRIT.

14.34 Por lo que respecta a la cuestión de los costos y la facturación (anexo 19), el Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo de trabajo de que:

- .1 los Gobiernos Contratantes del SOLAS que ya han decidido establecer sus propios NDC, RDC o CDC podrían tener que pagar los costos iniciales de los centros y también los costos de funcionamiento para cuatro transmisiones LRIT diarias (párrafo 25), a reserva de las opiniones manifestadas por China;
- .2 el costo del coordinador LRIT debería compartirse entre todos los centros de datos del sistema LRIT de manera equitativa basándose en el nivel de esfuerzo que el coordinador LRIT deberá realizar para desempeñar sus tareas;
- .3 el costo del IDE debería compartirse basándose en el volumen de datos enviados a través del IDE a un centro de datos dividido por la cantidad total de datos enviados a través del IDE; y
- .4 el costo del IDC debería compartirse basándose en el volumen de datos solicitados por un centro de datos o un Gobierno Contratante del SOLAS dividido por la cantidad total de datos solicitados del IDC.

14.35 El Subcomité también tomó nota de las deliberaciones sobre la obtención de beneficios mediante el funcionamiento del sistema LRIT y la recuperación de costos mediante el suministro de datos a otros centros de datos.

14.36 El Subcomité solicitó a los Gobiernos Contratantes del SOLAS que comuniquen el volumen aproximado de paquetes de información LRIT que piensan que es probable que soliciten en un periodo dado para que lo examine el ISWG-LRIT.

14.37 El Subcomité recordó a los Gobiernos Contratantes del SOLAS de su acuerdo de suministrar información con respecto de sus intenciones firmes en relación con el establecimiento de NDC, RDC y CDC y los instó a que presentaran dicha información para que la examine el ISWG-LRIT.

14.38 El Subcomité acordó enviar los criterios preliminares que se utilizarán para evaluar las propuestas para el establecimiento del IDC y del IDE al ISWG-LRIT para que las vuelva a examinar e instó a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que presentasen propuestas detalladas sobre estas cuestiones y cualquier otro criterio de evaluación para que el ISWG-LRIT las examine.

14.39 El Subcomité señaló a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS los posibles problemas a los que quizá tengan que hacer frente a la hora de implantar los DC debido a los problemas que plantea el equipo de a bordo heredado.

14.40 El Subcomité tomó nota de la intención del CIRM de presentar al ISWG-LRIT información relativa a la viabilidad del equipo de a bordo para la LRIT.

14.41 El Subcomité señaló al Comité el hecho de que debido a dificultades técnicas durante el proceso de activación y desactivación del terminal, quizás no sea posible la transmisión de información LRIT durante todo el proceso a los intervalos de seis horas prescritos.

14.42 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones en relación con la oferta de los Estados Unidos de crear y acoger un IDC y un IDE provisionales.

14.43 El Subcomité tomó nota también de lo siguiente:

- .1 quizá sea necesario, más adelante, que la Organización elabore orientaciones adecuadas en relación con la colaboración entre los servicios SAR y las autoridades LRIT nacionales en relación con la LRIT (véase también el párrafo 6.32); y
- .2 la preocupación de que había pasado mucho tiempo desde la adopción de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS sin que se hayan realizado progresos importantes en relación con el establecimiento oportuno del sistema LRIT; y que era imperativo que el ISWG-LRIT abordase las cuestiones pendientes, si no el establecimiento oportuno del sistema LRIT estaría en peligro.

15 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL COMSAR 12

15.1 El Subcomité recordó que, en el MSC 78, el Presidente, al tratar la cuestión relativa al método de trabajo del Comité por lo que respecta al examen de propuestas de nuevos puntos de los programas de trabajo, había aclarado que el objetivo del Comité, al examinar estas propuestas, era determinar, basándose en las justificaciones presentadas por los Gobiernos Miembros de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo, si el nuevo punto debía incluirse o no en el programa de trabajo de un Subcomité. La decisión de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo de un Subcomité no implicaba que el Comité estuviese de acuerdo con los aspectos técnicos de la propuesta. Si se decidía incluir el punto en el programa de trabajo de un Subcomité, el examen detallado de los aspectos técnicos de la

propuesta y la elaboración de las oportunas prescripciones y recomendaciones deberían dejarse al Subcomité interesado.

15.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81 había acordado incluir, en el programa de trabajo del Subcomité COMSAR, un punto de prioridad baja titulado "Sustitución de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha (radiotélex) para las comunicaciones marítimas de socorro y seguridad en las bandas de ondas hectométricas y decamétricas", estableciendo 2008 como plazo previsto de ultimación.

15.3 El Subcomité tomó nota también de que el MSC 82 había acordado lo siguiente:

- .1 tras examinar el documento MSC 82/21/7 (Japón) en el contexto del punto del programa de trabajo del Subcomité DE titulado "Elaboración de un marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento", los Subcomités FP y COMSAR colaboraran en el examen de la cuestión, según sea necesario y cuando lo solicite el Subcomité DE;
- .2 tras examinar el documento MSC 82/21/10 (Egipto) en relación con el punto del programa de trabajo del Subcomité NAV titulado "Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo del SIA", el Subcomité COMSAR colaborara en el tema arriba mencionado según fuera necesario.

15.4 Teniendo en cuenta los avances registrados durante el periodo de sesiones y las disposiciones del procedimiento de organización del orden del día que figuran en los párrafos 3.11 a 3.23 de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.1), el Subcomité examinó el programa de trabajo y el orden del día de su próximo periodo de sesiones (COMSAR 11/WP.1) y elaboró propuestas de revisión a los mismos para el COMSAR 12. Al llevar a cabo esto último, el Subcomité acordó invitar al Comité a que tuviera a bien:

- .1 suprimir los siguientes puntos del programa de trabajo, dado que se ha ultimado la labor:
 - .1.1 punto A.1 - Enmiendas al capítulo IV del Convenio SOLAS conforme a los criterios formulados en la resolución A.888(21);
 - .1.2 punto A.3 - Revisión de las normas de funcionamiento de los RESAR;
 - .1.3 punto A.4 - Enmiendas al Anexo IV del Reglamento de Abordajes (señales de peligro);
 - .1.4 punto A.5 - Directrices sobre el control de los buques en caso de emergencia;
- .2 ampliar los plazos para ultimar los siguientes puntos del programa de trabajo:
 - .2.1 punto 6.1 - Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento, hasta 2008;

- .2.2 punto 6.4 - Asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento, hasta 2008;
- .2.3 punto A.2 - Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas, hasta 2008;

15.5 Asimismo, se invitó al Comité a que aprobase la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional del COMSAR 12 que se incluyen en el anexo 20.

Preparativos para el próximo periodo de sesiones

15.6 El Subcomité previó la posible constitución en el COMSAR 12 de grupos de trabajo sobre los asuntos siguientes:

- .1 búsqueda y salvamento (SAR);
- .2 aspectos operacionales del SMSSM, incluidas las cuestiones relacionadas con la ISM; y
- .3 elaboración de una estrategia de navegación electrónica.

15.7 El Subcomité tomó nota de que su 12º periodo de sesiones estaba previsto celebrarse del 7 al 11 de abril de 2008.

16 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2008

16.1 De conformidad con el artículo 16 del Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité reeligió por unanimidad al Sr. C. Salgado (Chile) como Presidente y al Sr. A. Olopoenia (Nigeria) como Vicepresidente para 2008.

17 OTROS ASUNTOS

Formato XML para los sistemas de notificación para buques

17.1 El Subcomité recordó que el documento COMSAR 11/INF.5 (Comisión Europea) sobre el uso de mensajes en formato XML normalizado en la notificación para buques y el intercambio de información entre los sistemas de notificación para buques y/o de supervisión para buques ya se había remitido al Grupo de trabajo sobre el SMSSM en relación con el punto 7 del orden del día (véanse los párrafos 7.1 a 7.6).

Manifestaciones de agradecimiento

17.2 El Subcomité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados y observadores que recientemente habían cesado en sus funciones, se habían jubilado o habían sido trasladados a otros puestos, o estaban por hacerlo, por su valiosa aportación a la labor del Subcomité, y les deseó, según el caso, una larga y feliz jubilación o el mayor de los éxitos en sus nuevas funciones:

- Sr. Heru Prasetyo (Indonesia) (regreso a su país de origen);

- Sr. Fikret Hakgüden (Turquía) (traslado);
- Sr. Carlos Ormaechea (Uruguay) (traslado - se incorporó a la Secretaría a principios de este mes); y
- Sr. Brian Day (OACI) (jubilación).

18 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ

18.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima a que, en su 83º periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 aprobar el establecimiento de nuevas zonas NAVAREA en las aguas del Ártico (párrafo 3.17);
- .2 sancionar la distribución por parte de la Secretaría de la circular COMSAR sobre la lista de coordinadores de zonas NAVAREA (párrafo 3.21);
- .3 aprobar el proyecto de circular COMSAR sobre el análisis de la información sobre seguridad marítima difundida por el sistema LIG de SafetyNET y las recomendaciones para mejorar su calidad (párrafo 3.22 y anexo 1);
- .4 aprobar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), que sustituye a la resolución A.888(21) y a la circular MSC/Circ.1077, con miras a su adopción por la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones (párrafo 5.16.1 y anexo 3);
- .5 adoptar los correspondientes proyectos de enmienda al capítulo IV enmendado del Convenio SOLAS (párrafo 5.16.2 y anexo 4);
- .6 aprobar el proyecto de circular MSC sobre la reducción al mínimo de los retrasos en la respuesta de búsqueda y salvamento a los alertas de socorro (párrafo 6.18 y anexo 5);
- .7 tomar nota de que se invitó a los Gobiernos Miembros a informar a la UMM sobre los puntos de contacto nacionales competentes para poder examinar de manera adecuada cuándo y cómo se va a llevar a cabo la fase intermedia de recopilación de información sobre búsqueda y salvamento y los programas de desarrollo pertinentes que permitirán establecer esta plataforma de información (párrafo 6.24);
- .8 sancionar la decisión del Subcomité de convocar la decimocuarta reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (párrafo 6.26 y anexo 6);
- .9 aprobar el proyecto de circular MSC sobre la adopción de enmiendas al Manual IAMSAR (párrafo 8.3 y anexo 8);
- .10 adoptar el proyecto de normas de funcionamiento de los transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA) para embarcaciones de supervivencia destinadas a operaciones de búsqueda y salvamento (párrafo 9.11 y anexo 9);

- .11 aprobar los proyectos de enmienda a las reglas III/6.2.2, III/26.2.5 y IV/7.1.3 del Convenio SOLAS con miras a su adopción en el 84° periodo de sesiones (párrafo 9.12 y anexo 10);
- .12 aprobar los proyectos de enmienda al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, con miras a su adopción en el 84° periodo de sesiones (párrafo 9.13 y anexo 11);
- .13 aprobar el proyecto de enmiendas consiguientes al Código NGV 1994, con miras a su adopción en el 84° periodo de sesiones (párrafo 9.14 y anexo 12);
- .14 aprobar el proyecto de enmiendas consiguientes al Código NGV 2000, con miras a su adopción en el 84° periodo de sesiones (párrafo 9.14 y anexo 13);
- .15 encargar al Subcomité DE que examine las consiguientes enmiendas al Código MODU y las incorpore en su revisión del Código MODU (párrafo 9.15 y anexo 14);
- .16 adoptar el proyecto de enmiendas a las normas de funcionamiento de los respondedores de búsqueda y salvamento (RESAR) (resolución A.802(19)) (párrafo 9.16 y anexo 15);
- .17 sancionar la iniciativa del Subcomité de invitar al Subcomité NAV a examinar la necesidad de contar con un símbolo para representar los RESAR-SIA (párrafo 9.19);
- .18 sancionar la recomendación del Subcomité de que en el Anexo IV relativo a las señales de peligro del Reglamento de Abordajes se sustituyera la expresión "proveedor de servicios móviles por satélite reconocido (PSMSR)" por la expresión original, es decir, "Inmarsat", dado que, en la actualidad, no existían propuestas de incluir dicha expresión en el capítulo IV del Convenio SOLAS, y adoptar la enmienda sugerida para presentarla a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones (párrafos 10.3 y 10.6);
- .19 sancionar la iniciativa del Subcomité de remitir el proyecto revisado de directrices sobre el control de los buques en el caso de emergencia al Subcomité NAV (párrafo 11.8 y anexo 16);
- .20 tomar nota que por lo que respecta a la elaboración de una estrategia de navegación electrónica, las cuestiones relativas a la búsqueda y salvamento, los enlaces para las comunicaciones de datos y el funcionamiento del SMSSM estaban dentro del ámbito de competencia del Subcomité (párrafo 14.10);
- .21 tomar nota de los resultados de las deliberaciones relativas al establecimiento del sistema LRIT, particularmente, en relación con las cuestiones relativas a los proyectos de acuerdos y las cuestiones de los costos y la facturación (párrafos 14.25 a 14.42 y anexos 18 y 19); y
- .22 aprobar el informe en general.

18.2 Se invita al Comité a que, cuando examine el programa de trabajo del Subcomité, tenga en cuenta las sugerencias del Subcomité (anexo 20) en general y, en particular, a que tenga a bien:

- .1 suprimir el punto titulado "Enmiendas al capítulo IV del Convenio SOLAS conforme a los criterios formulados en la resolución A.888(21)" (párrafo 5.17);
- .2 suprimir el punto titulado "Revisión de las normas de funcionamiento de los RESAR" (párrafo 9.21);
- .3 suprimir el punto titulado "Enmiendas al Anexo IV del Reglamento de Abordajes (señales de peligro)" (párrafo 10.7);
- .4 suprimir el punto titulado "Directrices sobre el control de los buques en caso de emergencia" (párrafo 11. 9);
- .5 ampliar el plazo de ultimación de los siguientes puntos del programa de trabajo:
 - .1 "Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento" (párrafo 6.25);
 - .2 "Asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento" (párrafo 6.51); y
 - .3 "Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas" (párrafo 7.6).

18.3 Se invita también al Comité a que apruebe el orden del día propuesto para el 12º periodo de sesiones del Subcomité (anexo 20) que se ha elaborado utilizando el procedimiento de organización del orden del día.

ANEXO 1**PROYECTO DE CIRCULAR COMSAR****ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA DIFUNDIDA
POR EL SISTEMA LIG DE SAFETYNET Y RECOMENDACIONES
PARA MEJORAR SU CALIDAD**

1 El Subcomité de Radiotelecomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR), en su 11º periodo de sesiones (19 al 23 de febrero de 2007), observó que la Comisión sobre Difusión de Radioavisos a la Navegación (CPRNW) de la OHI había recibido informes de que se habían dado casos de utilización incorrecta de los códigos "C", es decir, no conforme a lo dispuesto en el Manual del servicio internacional SafetyNET. En particular, C₂ = 14 (alerta de socorro costera-buque) se ha utilizado con la prioridad de "urgencia" en vez de la prioridad de "socorro"; los mensajes SAR se han transmitido utilizando C₂ = 24 (Radioavisos meteorológicos para una zona circular), aunque C₂ = 34 y C₂ = 44 se han atribuido para el tráfico de coordinación de búsqueda y salvamento; y el código de repetición C₄ se ha utilizado incorrectamente lo que ha resultado en que algunos mensajes, especialmente algunos mensajes meteorológicos largos, se han recibido innecesariamente en más de una ocasión.

2 Por consiguiente, el COMSAR 11 analizó la información sobre seguridad marítima difundida por el sistema LIG de SafetyNET y recomendó medidas para mejorar su calidad, según se indican en el anexo.

3 El Comité de Seguridad Marítima, en su 83º periodo de sesiones [(3 a 12 de octubre de 2007)], sancionó las recomendaciones del COMSAR 11.

4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan esta recomendación en conocimiento de todas las partes interesadas a fines de información y, en particular, a que se aseguren de que los códigos "C" se utilizan correctamente.

ANEXO

ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA DIFUNDIRA
POR EL SISTEMA LIG DE SAFETYNET Y RECOMENDACIONES
PARA MEJORAR SU CALIDAD¹

En el presente anexo figura un análisis de la utilización incorrecta de varios códigos "C" por los proveedores de información sobre seguridad marítima (ISM) y se recomiendan orientaciones operacionales destinadas a estos proveedores sobre la difusión de información meteorológica, náutica y de búsqueda y salvamento (SAR), según se prescribe en el anexo 4 del Manual del servicio internacional SafetyNET, edición de 2003. Las recomendaciones que figuran en el presente anexo son conformes a lo dispuesto en el Manual SafetyNET.

1 Servicios LIG de SafetyNET

En el Manual del servicio internacional SafetyNET se definen los servicios, códigos de servicio (tipos) y prioridades del mensaje para la difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) que figuran en el siguiente cuadro:

	Servicio LIG de SafetyNET	Código de servicio (tipo)	Prioridad del mensaje
1	Servicios de radioavisos náuticos	C ₂ = 13 - radioavisos costeros C ₂ = 31 - radioavisos NAVAREA	C ₁ = 1 (seguridad) - normalmente C ₁ = 2 (urgencia) - excepcionalmente, a discreción del proveedor de ISM
2	Servicios meteorológicos	C ₂ = 13 - radioavisos o pronósticos meteorológicos para zonas costeras C ₂ = 24 - radioavisos meteorológicos para zonas circulares C ₂ = 31 - radioavisos o pronósticos meteorológicos para METAREA	C ₁ = 1 (seguridad) - siempre para pronósticos y radioavisos C ₁ = 2 (urgencia) - siempre para ser utilizado únicamente en caso de radioavisos urgentes sobre ciclones tropicales
3	Servicios SAR: a) alerta de socorro costera-buque	C ₂ = 14 - alerta de socorro costera - buque para zonas circulares	C ₁ = 3 (socorro) - siempre
	b) tráfico de coordinación SAR	C ₂ = 34 - coordinación SAR para zona rectangular C ₂ = 44 - coordinación SAR para zona circular	C ₁ = 1 (seguridad) - determinado por la fase de emergencia C ₁ = 2 (urgencia) - determinado por la fase de emergencia C ₁ = 3 (socorro) - determinado por la fase de emergencia
	c) tráfico de urgencia y seguridad costera - buque	C ₂ = 31 - tráfico de urgencia y seguridad	C ₁ = 1 (seguridad) C ₁ = 2 (urgencia)
	d) general (todos los buques llaman dentro de la región oceánica de Inmarsat)	C ₂ = 00	C ₁ = 2 (urgencia) C ₁ = 3 (socorro)
4	Emisión de mensajes sobre medidas contra actos de piratería	C ₂ = 04 - radioavisos náuticos para zona rectangular	C ₁ = 1 (seguridad)
5	Servicio gráfico meteorológico	C ₂ = 21 - servicio que aún no se ha elaborado	Por confirmar
6	Servicio de corrección de cartas para zonas fijas	C ₂ = 73 - servicio que aún no se ha elaborado	Por confirmar

Figura 1 - Atribución de los códigos de servicio y de prioridad para los servicios LIG de SafetyNET

¹ La circular (anexo) debe leerse junto con el anexo 1 de la circular COMSAR/Circ.36: "Medidas que han de adoptarse para la difusión de radioavisos de tsunami y radioavisos de otros desastres naturales utilizando el servicio internacional SafetyNET".

En la figura se muestra que a cada tipo de servicio SafetyNET se le atribuye un determinado código de seguridad C_1 y un código de servicio C_2 que deben ser utilizados por todos los proveedores de ISM.

2 Parámetros de transmisión de LIG de SafetyNET

Para transmitir un mensaje de SafetyNET un proveedor de ISM tiene que presentar también códigos C con el mensaje, normalmente 5 o 6 códigos, que son los parámetros para la transmisión y se incluyen en el encabezamiento del mensaje. Cada código C controla un parámetro de transmisión distinto y se le asigna un valor numérico de conformidad con lo dispuesto en el Manual del servicio internacional SafetyNET.

El formato de transmisión por LIG de SafetyNET es el siguiente:

LIG C₀, C₁, C₂, C₃, C₄, C₅,

Donde la palabra LIG es la instrucción del principio y:

C₀ – Región oceánica: para identificar la región oceánica en el caso de que la estación terrestre (ETT) de Inmarsat C a la que se dirige el mensaje opere en más de una región oceánica (código opcional);

C₁ - Prioridad del mensaje

C₁=1 - Prioridad de seguridad;

C₁=2 - Prioridad de urgencia; y

C₁=3 - Prioridad de socorro

C₂ - Código de servicio: Véase la figura 1

C₃ - Código de dirección: consiste en 2, 4, 10 o 12 caracteres numéricos o alfanuméricos que definen una dirección geográfica para el mensaje. Una dirección puede ser una zona fija definida por la OMI como NAVAREA/METAREA, una zona circular o rectangular definida por el proveedor de ISM o una zona costera.

C₄ - Código de repetición: permite que un mensaje se repita un número finito de veces o a intervalos determinados hasta que lo cancele el proveedor de información, por ejemplo:

C₄=01: transmitase una vez al recibirse;

C₄=11: transmitase al recibirse, repitiéndose seis minutos más tarde; y

C₄=19: repítase la transmisión cada 24 horas con eco (repetición) seis minutos más tarde después de cada transmisión.

En el anexo 4 del Manual SafetyNET figuran más códigos de repetición.

C₅ - Código de presentación

C₅=0 (ó 00): para los servicios SafetyNET el código de presentación es siempre 0 (ó 00, a reserva del procedimiento de acceso a la ETT registrada).

3 Registro LIG de SafetyNET

Todas las estaciones terrenas móviles (ETM) de Inmarsat C, capaces de recibir ISM, tienen un registro LIG que contiene información sobre todos los mensajes SafetyNET recibidos por la terminal.

Disk Filename	Modem Filename	LES	Service	Priority	Bits	Date & Time	Size	Ref.No.	Routing
07012405.egc	EGC.915	321	MET/NAV Warning/Forecast	Safety	7 Bit IA5	07-01-24 04:31	2159	1409	Prn+Mem
07012403.egc	EGC.913	321	SAR Coordination	Safety	7 Bit IA5	07-01-24 04:03	1561	1408	Prn+Mem
07012211.egc	EGC.854	304	Distress Alert Relay	Distress	7 Bit IA5	07-01-23 01:14	732	9153	Prn+Mem
07012210.egc	EGC.829	322	Coastal Warning/Forecast	Safety	7 Bit IA5	07-01-22 22:04	232	739	Prn+Mem
07012207.egc	EGC.826	317	NAV Warning	Safety	7 Bit IA5	07-01-22 21:03	2260	681	Prn+Mem
07012206.egc	EGC.825	322	MET Warning	Safety	7 Bit IA5	07-01-22 20:46	614	3570	Prn+Mem

Figura 2 - Ejemplo de registro LIG

Esta información incluye:

- Nombre del disco/fichero módem del mensaje recibido (dado por la ISM);
- Documento de identidad de la ETT, recuperado del mensaje recibido;
- Tipo de servicio: modo en que el soporte lógico de la ETM traduce el código de servicio C₂ y se recupera de la dirección del mensaje;
- Prioridad (seguridad, urgencia o socorro): modo en que el soporte lógico de la ETM traduce el código de presentación C₅ y se recupera de la dirección del mensaje;
- Tamaño del mensaje: usualmente en número de bits o caracteres;
- Fecha/hora en que se recibió el mensaje;
- Número de referencia del mensaje: número único dado por la ETT a la que esté dirigido el mensaje; y
- Encaminamiento del mensaje (memoria o memoria e impresora): establecido por el operador de la ETM o encaminamiento obligatorio para los mensajes de prioridad de urgencia y socorro.

Nota: Los mensajes que aparecen en **negrita** aún no se han leído. Los mensajes que aparecen en color rojo son transmisiones de mensajes SafetyNET con prioridad de urgencia (P₂) y socorro (P₃).

Cada código de servicio C₂ tiene una "descodificación" única realizada por el soporte lógico de Inmarsat C, que se presenta en el registro LIG y en el encabezamiento del mensaje cuando éste aparece en la pantalla o se imprime.

- C₂ = 00: Llamada General
- C₂ = 04: Radioaviso náutico
- C₂ = 13: Radioaviso/Pronóstico costero
- C₂ = 14: Retransmisión de un alerta de socorro
- C₂ = 24: Radioaviso meteorológico (véase la nota que aparece más abajo)
- C₂ = 31: Radioaviso/ Pronóstico meteorológico/náutico
- C₂ = 34: Coordinación SAR
- C₂ = 44: Coordinación SAR

Nota: Estas "traducciones" de códigos de servicio pueden variar entre los distintos fabricantes de ETM. El código de servicio $C_2 = 24$ puede descodificarse como "radioaviso meteorológico/náutico" en el encabezamiento de los mensajes recibidos.

4 Supervisión de la ISM y utilización incorrecta de los códigos C

La supervisión de las transmisiones de ISM en la región del Océano Atlántico - Este (ROA-E), la región del Océano Atlántico - Oeste (ROA-W), la región del Océano Índico (ROI) y la región del Océano Pacífico (ROP) demuestra que algunos proveedores de ISM no siguen las prescripciones de la OMI (recomendaciones) y utilizan incorrectamente los códigos C_1 (prioridad), C_2 (servicio) y C_4 (repetición). Esto tiene como resultado la interpretación errónea del servicio/tipo de ISM, la recepción múltiple de mensajes no deseados, el retraso en la reacción tras recibir información vital y su recepción en los buques, etc.

4.1 Uso incorrecto de los códigos de prioridad C_1

Esto se refiere principalmente a $C_2=14$ "Alertas de socorro buque-costera" que requieren la utilización del código de prioridad $C_1=3$ **socorro** únicamente. Cuando se recibe un mensaje en el buque el encabezamiento del mensaje se presenta visualmente y se imprime del siguiente modo:

ETT xxx - MSG 1210 - llamada de **socorro urgente** para la zona: 14N 66W 300 - PosOK,

donde:

- ETT xxx: identidad de la ETT;
- MSG 1210: número de referencia del mensaje;
- llamada de **socorro** para la zona: descodificación del código $C_2=14$;
- **Urgente**: descodificación del código $C_2=2$;
- 14N 66W 300: situación circular a la que se envió el mensaje, donde 14N 66W: centro del círculo y 300 el radio del círculo en millas marinas.
- PosOK: indicador de que la posición de la ETM es válida o de que la posición se actualizó en las últimas 12 horas.

El encabezamiento del mensaje contiene referencias a dos prioridades distintas: socorro y urgencia (lo mismo se aplica al registro LIG, véase la figura 1), lo que induce a error a los marineros en cuanto a la importancia del mensaje y su contenido. Esta es una cuestión importante, en particular para los usuarios que no se rigen por el Convenio SOLAS, ya que un mensaje de LIG con prioridad de urgencia y socorro quizá NO se imprima automáticamente y se produzcan retrasos a la hora de reaccionar con respecto a información vital.

Si se presenta un mensaje con la prioridad P_2 (urgencia) y se envía otro mensaje después con la prioridad P_3 (socorro), el mensaje de prioridad P_2 quedará suspendido y el mensaje de prioridad P_3 se tratará primero. Esto significa que un mensaje con contenido de prioridad de socorro pero enviado con la prioridad de urgencia quizás se retrase en llegar a su destino.

4.2 Uso incorrecto de los códigos de servicio C₂

Se dan casos en los que los proveedores de ISM presentan un mensaje LIG de SafetyNET utilizando los códigos de servicio C₂ incorrectos. A continuación se da un ejemplo:

ETT xxx – MSG 5213 – **Radioaviso meteorológico/náutico llamada urgente para zona: 35N 23E 300 – PosOK.**
DESDE: MRCC xxx
A: TODOS LOS BUQUES EN EL SUDESTE DEL MAR MEDITERRÁNEO

SAR SITREP NÚMERO: 02

BUQUE PESQUERO "xxx" CON TRES PERSONAS A BORDO SALIÓ DE LA ISLA xxx EL xxx AL MEDIODÍA Y DESDE ENTONCES NO SE TIENE INFORMACIÓN DE ÉL. PARTICULARES ...SE RUEGA A LOS BUQUES QUE NAVEGAN EN LOS ALREDEDORES TENGAN LA AMABILIDAD DE ESTAR ATENTOS E INFORMAR AL MRCC...
SALUDOS
OFICIAL DE SERVICIO

Este mensaje se envió utilizando el código de servicio C₂=24 "radioaviso meteorológico/náutico para zona circular", como se indica en el encabezamiento del mensaje, pero el contenido del mensaje es de coordinación de búsqueda y salvamento, como se puede ver en el propio mensaje. Esto puede ocasionar un retraso en el envío de información SAR vital y poner en peligro la seguridad de la vida del mar.

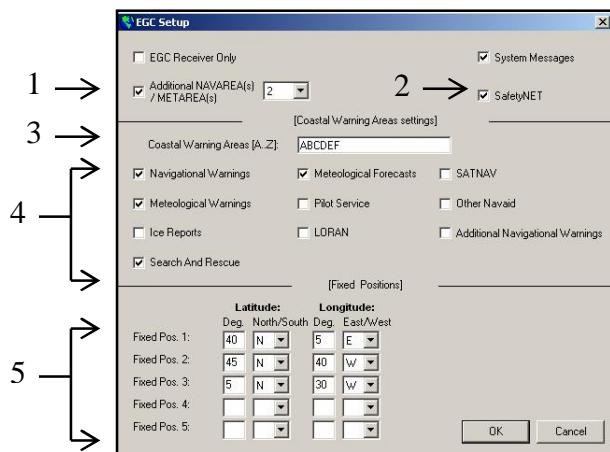
Algunos proveedores de ISM utilizan códigos de servicio inadecuados cuando compilan su información y, por consiguiente, muchos buques reciben información no deseada relativa a zonas por las que estos buques **quizá nunca naveguen**.

Otro ejemplo es cuando se utiliza la dirección rectangular, por ejemplo, el código de servicio C₂ = 04, para radioavisos costeros cuando la zona rectangular de destino cubre zonas que van más allá de las zonas costeras.

La recepción de radioavisos costeros por LIG de SafetyNET es una opción y para recibir estos mensajes las ETM deben programarse o establecerse en consecuencia, si no los radioavisos costeros se recibirán independientemente de la situación del buque. Si un mensaje del tipo radioaviso costero se envía a una zona rectangular, **TODOS** los buques cuya situación se encuentre dentro del rectángulo de destino recibirán el mensaje. El principal problema aquí no es sólo la utilización incorrecta de códigos de servicio, que están especificados en el Manual del servicio internacional SafetyNET, si no la recepción (e impresión) de múltiples mensajes no deseados que los buques quizá nunca necesiten.

Nota: Las transmisiones de radioavisos costeros a través del servicio LIG de SafetyNET no está disponible en todas las NAVAREA/METAREA y debe comprobarse su disponibilidad con los proveedores locales de ISM, el Presidente del Panel coordinador del servicio SafetyNET o en las listas nacionales e internacionales de radioseñales.

Es importante recordar a los usuarios de SafetyNET cómo deben establecer un terminal del buque para que reciba la ISM necesaria durante la travesía.



Clave:

1. Establecer NAVAREA/METAREA adicionales (secundarias) para recibir ISM en una zona adicional. Puede tratarse de más de una zona en algunos modelos ETM y versiones de soporte lógico.
2. El servicio LIG de SafetyNET ha de estar seleccionado y siempre activo en las ETM que cumplen lo dispuesto en el SOLAS.
3. Códigos B₁ de las zonas de radioavisos costeros, valores A-Z y disponible en las listas internacionales de radioseñales.
4. Códigos B₂ del tipo de mensaje de radioaviso costero, A - radioavisos náuticos, B - radioavisos meteorológicos, C - informe sobre el estado de los hielos, D - información SAR, E - pronósticos meteorológicos, F - servicio de practica, H - servicio LORAN, K - otros mensajes de ayuda náutica, L - radioavisos náuticos adicionales

Figura 3 - Pantalla de establecimiento de LIG (puede variar según los distintos modelos de ETM)

Nota: Toda la ISM que está destinada a la NAVAREA/METAREA, la zona rectangular o la zona circular será recibida por los buques si la situación del buque se encuentra DENTRO de la zona de destino. Los límites geográficos de todas las NAVAREA/METAREA están codificados en la memoria permanente de las ETM y todos los buques "saben" en qué zona se encuentran de modo que estos mensajes se recibirán automáticamente.

4.3 Uso incorrecto de los códigos de repetición C₄

En el Manual del servicio internacional SafetyNET se definen varios códigos de repetición que utilizan los proveedores de ISM para "dar instrucciones" al sistema Inmarsat C a fin de que repita un mensaje internacional de SafetyNET un número finito de veces o a intervalos específicos hasta que lo cancele el proveedor de información.

La ISM se transmite con repeticiones, ya sea seis minutos más tarde (o con "eco" de seis minutos) tras la transmisión inicial o cada 1, 2, 3, 4,...48,... o 120 horas hasta que la cancele el proveedor de ISM. Cada mensaje, cuando se presenta para su transmisión, recibe un número de referencia (véase el párrafo 3). Cuando la ETM recibe el mensaje, el número de referencia queda "registrado" por la terminal móvil y almacenado en la memoria. Cuando el mismo mensaje se vuelve a transmitir más tarde utilizando cualquier código de repetición C₄, las ETM lo reciben y "reconocen" el número de referencia comprobándolo con la lista de números de los mensajes ya recibidos. En este caso, el mensaje no se volverá a imprimir una segunda vez.

Nota: Un mensaje LIG, que requiere una transmisión múltiple, debe enviarse con el código de repetición adecuado y requiere únicamente una transmisión a la ETT. El proceso de repetición de la transmisión queda controlado por el código de repetición.

Cuando el mismo mensaje de SafetyNET se transmite una segunda vez (o más veces), la ETT a la que está destinado dará al mensaje otro número de referencia y los terminales móviles ya no podrán "reconocerlo" como el mismo mensaje. En este caso, cada mensaje posterior enviado a las ETT para su repetición será recibido por las ETM y se imprimirá.

La supervisión de SafetyNET indica que algunos proveedores de ISM no utilizan el código de repetición recomendado y en ese caso las ETM reciben e imprimen números indeseados de mensajes, que llenan la memoria de las ETM con bastante rapidez y suponen un gasto innecesario de papel para la impresión.

Nota: *Alguna ISM se transmite sólo una vez al recibirse utilizando el código de repetición $C_4 = 01$.*

A continuación figura un ejemplo del mismo pronóstico meteorológico presentado para la transmisión dos veces con dos números de referencia distintos:

ETT xxx - MSG 1032 - Radioaviso/pronóstico meteorológico llamada de seguridad para zona:
xx - PosOK
xxx CSAT 23423440010402 xx-NOV-2006 09:55:41 103000
SEGURIDAD
BOLETÍN DE ALTA MAR PARA METAREA xx ENVIADO A LAS 08 00 EL xx DE
NOV DE 2006 POR LA OFICINA METEOROLÓGICA...

ETT xxx - MSG 1033 - Radioaviso/pronóstico meteorológico llamada de seguridad para zona :
xx - PosOK
xxx CSAT 23423440010402 xx-ABR-2006 10:10:13 103453
SEGURIDAD
BOLETÍN DE ALTA MAR PARA METAREA xx ENVIADO A LAS 08 00 EL xx DE
NOV DE 2006 POR LA OFICINA METEOROLÓGICA...

Este mensaje (que cuenta con aproximadamente 4 800 caracteres) se recibió e imprimó dos veces ya que se había presentado a las ETT para que se enviara dos veces y se le habían dado dos números de referencia distintos: 103000 y 103453.

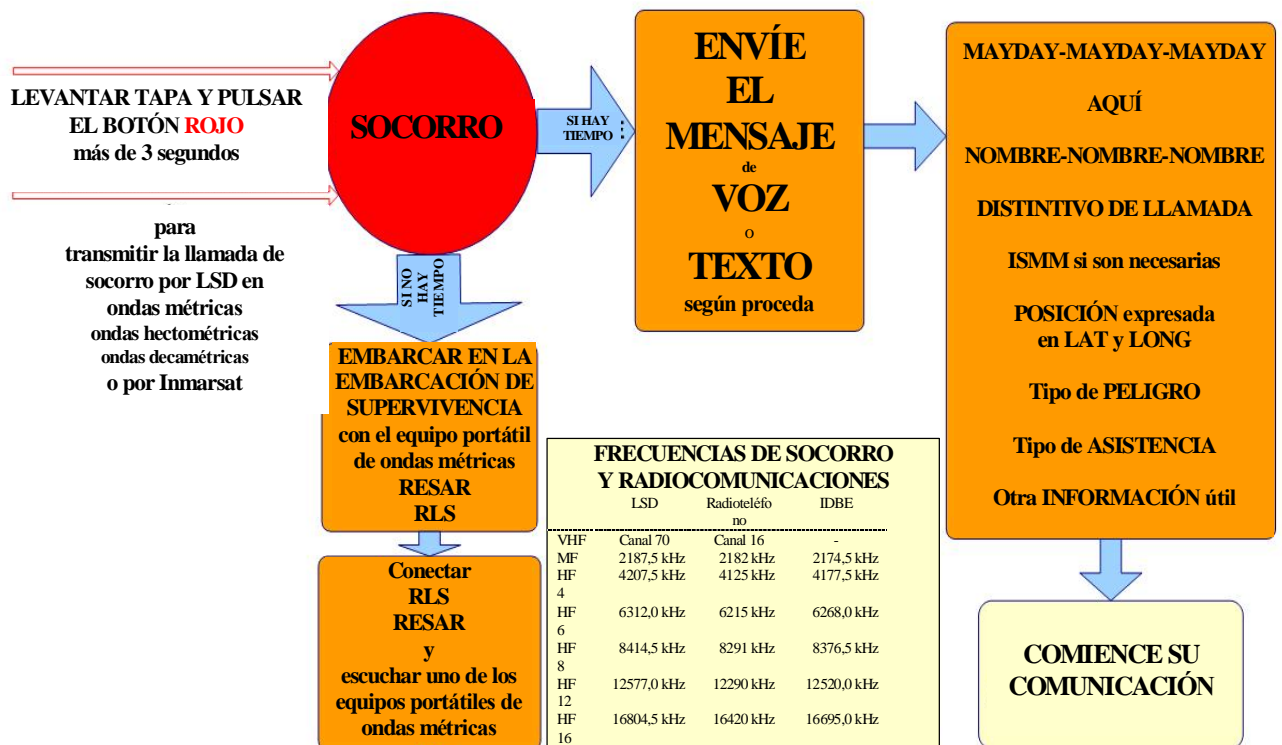
Si el mensaje se hubiera presentado una vez con, por ejemplo, $C_4 = 11$ (transmítase al recibirse repitiéndose 6 minutos más tarde), se le habría dado un solo número de referencia y se habría recibido e impreso una sola vez.

ANEXO2

DIAGRAMA PRELIMINAR REVISADO DE LAS ORIENTACIONES PRÁCTICAS SIMPLIFICADAS SOBRE LAS LLAMADAS DE SOCORRO INICIALES

ANEXO

ORIENTACIONES PRÁCTICAS SIMPLIFICADAS SOBRE LAS LLAMADAS DE SOCORRO INICIALES



ANEXO 3**PROYECTO DE RESOLUCIÓN [A...(25)] DE LA ASAMBLEA
(adoptada el [fecha])****CRITERIOS APLICABLES CUANDO SE PROVEAN SISTEMAS DE
COMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE PARA EL
SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD
MARÍTIMA (SMSSM)**

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,

RECORDANDO TAMBIÉN que la regla IV/5 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, en su forma enmendada en 1988, estipula que cada Gobierno Contratante se compromete a proporcionar, según estime práctico y necesario, ya sea individualmente o en cooperación con otros Gobiernos Contratantes, instalaciones en tierra apropiadas para los servicios radioeléctricos espaciales y terrenales, teniendo debidamente en cuenta las recomendaciones de la Organización,

TENIENDO EN CUENTA la resolución 322 (Rev.Mob-87) de la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones, 1987, relativa a las estaciones costeras y estaciones terrenales costeras que asumen las responsabilidades de escucha en ciertas frecuencias en relación con la implantación de las comunicaciones de socorro y seguridad para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM),

TENIENDO EN CUENTA TAMBIÉN la resolución 3, Recomendación sobre la pronta introducción de los elementos del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM), aprobada por la Conferencia de 1988 sobre el SMSSM,

TOMANDO NOTA de la resolución A.801(19) sobre la provisión de servicios radioeléctricos para el SMSSM, enmendada,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que los sistemas de comunicaciones móviles por satélite del futuro podrían ofrecer comunicaciones marítimas de socorro y seguridad,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la decisión adoptada por el Comité de Seguridad Marítima, en su 82º periodo de sesiones, de que la IMSO se encargaría de la supervisión de los futuros proveedores de servicios por satélite para el SMSSM,

RECONOCIENDO que los sistemas de comunicaciones móviles por satélite que se utilicen para el SMSSM deben ajustarse a los criterios de funcionamiento adoptados por la Organización,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de que la Organización establezca criterios aplicables a la evaluación y verificación de las prestaciones y el funcionamiento de los sistemas de comunicaciones móviles por satélite para ser utilizados en el SMSSM,

1. ADOPTA los Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el SMSSM, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que, cuando permitan que los buques que enarbolan su pabellón lleven a bordo equipos móviles marítimos por satélite para el SMSSM, exijan que sólo se lleve a bordo aquellos equipos que únicamente puedan utilizar los sistemas satelitarios reconocidos por la OMI y que cumplan las normas de funcionamiento adoptadas por la Organización para el SMSSM, de conformidad con los criterios que figuran en las secciones 2 a 5 del presente anexo;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que:
 - a) aplique los criterios que figuran en el anexo de la presente resolución, mediante el procedimiento recogido en la sección 2 del anexo, cuando evalúe los sistemas satelitarios que le hayan indicado los Gobiernos con miras a su posible reconocimiento para ser utilizados por el SMSSM, en el marco de las reglas pertinentes del capítulo IV del Convenio SOLAS; y
 - b) se cerciore de que los sistemas de comunicaciones móviles por satélite reconocidos por la Organización para ser utilizados en el SMSSM satisfacen todas las prescripciones apropiadas del Convenio SOLAS, y también de que tal reconocimiento tiene en cuenta los procedimientos operacionales y las normas de funcionamiento del equipo existentes.
4. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que mantenga esta resolución sometida a examen y adopte las medidas que estime necesarias para garantizar la integridad a largo plazo del SMSSM; y
5. REVOCA la resolución A.888(21) y la circular MSC/Circ.1077.

ANEXO

CRITERIOS APLICABLES CUANDO SE PROVEAN SISTEMAS DE COMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE PARA EL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SMSSM)

1 DEFINICIONES

1.1 Sistemas de comunicaciones móviles por satélite

El sistema de comunicaciones móviles por satélite (sistema satelitario) comprende el segmento espacial, los medios para controlar dicho segmento espacial, las instalaciones de control de la red que regulan el acceso al mismo, las estaciones terrenas y los terminales marítimos móviles que funcionen en el sistema. Los siguientes elementos están incluidos en el sistema satelitario o establecen con el mismo un interfaz:

- .1 **Estación terrena:** toda estación fija de comunicaciones por satélite que actúa como cabeza de línea entre el segmento espacial y las redes terrestres.
- .2 **Terminal móvil marítima:** todo equipo de radiocomunicaciones que funciona mediante un sistema de comunicaciones por satélite reconocido para ser utilizado en el SMSSM a bordo de un buque.
- .3 **Segmento espacial:** los satélites y las instalaciones de radiocomunicaciones que se utilizan tanto para la supervisión como para el suministro de servicios del SMSSM incluidos los enlaces con tierra directos y de retorno.
- .4 **Redes terrestres:** las redes de comunicaciones que proporcionan a los suscriptores medios de comunicación con base en tierra tales como teléfonos, facsímiles o transmisión de datos.

1.2 Servicio de comunicaciones móviles por satélite: todo servicio que funciona mediante un sistema satelitario y que la Organización reconoce para ser utilizado en el SMSSM.

1.3 Zona de cobertura

La zona de cobertura de un sistema satelitario es la zona geográfica en la que el sistema satelitario se halla disponible en las direcciones buque-costera y costera-buque, de conformidad con los criterios señalados en la sección 3.5, y dentro de la cual se dispone de servicios continuos de alerta.

1.4 Disponibilidad

La disponibilidad de todo servicio o sistema de comunicaciones móviles por satélite se define como el porcentaje de tiempo en que se puede acceder al sistema, o al servicio en conjunto, y efectuar comunicaciones en el mismo, calculada según la siguiente fórmula:

$$D = \frac{(\text{tiempo de funcionamiento previsto}) - (\text{tiempo de interrupción})}{(\text{tiempo de funcionamiento previsto})} \times 100\%$$

donde:

tiempo de funcionamiento previsto = 100% del periodo de tiempo considerado; y
tiempo de interrupción = el tiempo total durante el periodo en el que el servicio o el sistema SMSSM reconocido no se encontraba en funcionamiento.

Nota: en la publicación ITU-R M.828-1 figuran las definiciones y los cálculos de disponibilidad de los circuitos de comunicación del servicio marítimo móvil por satélite.

2 RECONOCIMIENTO DE LOS SISTEMAS DE COMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE PARA SER UTILIZADOS EN EL SMSSM

2.1 La Organización se encargará de efectuar la evaluación y el reconocimiento de los sistemas satelitarios que participen o deseen participar en el SMSSM.

2.2 Solicitud de reconocimiento

2.2.1 Los proveedores de sistemas satelitarios que deseen participar en el SMSSM deberían solicitar a la Organización, a través de un Estado Miembro, el reconocimiento de los sistemas radioeléctricos que ofrecen prestaciones en materia de comunicaciones marítimas de socorro y seguridad por satélite, para su utilización en el SMSSM. Los Gobiernos, ya sea individualmente o en colaboración con otros Gobiernos, deberían informar a la Organización acerca de dichas solicitudes. El Comité de Seguridad Marítima (MSC) examinará las solicitudes, en relación con su política de expansión de los servicios satelitarios para el SMSSM y si decide que, en principio, no hay objeciones, remitirá al Subcomité COMSAR la solicitud en cuestión para que la evalúe. El Comité se encargará de otorgar el reconocimiento del proveedor de servicios satelitarios basándose en el informe de evaluación.

2.2.2 Los Gobiernos interesados deberían poner a disposición de la Organización toda la información necesaria para poder evaluar el sistema satelitario con arreglo a los criterios que se indican más adelante.

En particular, los Gobiernos que propongan tales sistemas satelitarios para su posible reconocimiento y utilización en el SMSSM s presentar pruebas que demuestren que:

- .1 dichos sistemas satelitarios cumplen los criterios especificados en el presente anexo;
- .2 se cumplen las políticas de pagos y lo dispuesto en la resolución A.707(17), enmendada, sobre Coste de los mensajes de socorro, urgencia y seguridad transmitidos por el sistema de Inmarsat;
- .3 existen razones bien fundadas para confiar en que la compañía en cuestión continuará siendo viable en un futuro previsible y estará en condiciones de suministrar los servicios requeridos durante un amplio periodo de tiempo de

acuerdo con las expectativas de la Organización y del sector marítimo en cuanto a la continuidad, durabilidad y fiabilidad del servicio; y

- .4 el proveedor del sistema satelitario está preparado para someter cualquier servicio reconocido a la supervisión de la IMSO y firmar con ésta el Acuerdo sobre la prestación de servicios públicos pertinente.

2.3 Verificación y evaluación

2.3.1 El Subcomité COMSAR debería verificar y evaluar la información y pedir directamente al proveedor las aclaraciones que se necesiten acerca de los servicios en cuestión, así como decidir si el sistema satelitario cumple los criterios establecidos en la presente resolución. Al tomar esa decisión, el Subcomité COMSAR debería tener en cuenta las disposiciones pertinentes del capítulo IV del Convenio SOLAS de 1974, enmendado, y los criterios establecidos en la presente resolución.

2.3.2 El reconocimiento otorgado por la Organización debería anotarse en una resolución MSC titulada: **Declaración de reconocimiento de los servicios móviles marítimos por satélite provistos por [nombre de la Compañía]**, en la que se indicarán en detalle los servicios específicos provistos por la compañía que ha sido reconocida por Organización. Se proporcionará a la IMSO una copia de la declaración de reconocimiento.

2.3.3 En caso de que una vez efectuada la evaluación la Organización no estuviese dispuesta a reconocer a la compañía o los servicios para el SMSSM, debería comunicarse por escrito esa decisión a la compañía y a la IMSO, indicando los motivos y las medidas que la compañía puede adoptar para obtener el reconocimiento en el futuro.

2.4 Acuerdo sobre la prestación de servicios públicos

2.4.1 Los servicios reconocidos están sujetos a la supervisión de la IMSO de conformidad con las reglas y disposiciones establecidas en un Acuerdo sobre la prestación de servicios públicos entre el proveedor del servicio y la IMSO. No debería utilizarse ningún sistema de servicio marítimo por satélite en el SMSSM a menos que haya sido previamente reconocido por la Organización de acuerdo con el procedimiento *supra* y que el proveedor del servicio haya firmado un Acuerdo sobre la prestación de servicios públicos con la IMSO.

2.4.2 La IMSO llevará a cabo la supervisión de los servicios de forma continua.

2.4.3 En virtud de los términos del Acuerdo sobre la prestación de servicios públicos, la IMSO es responsable de asegurar el cumplimiento de las normas establecidas en el presente anexo, en otros instrumentos internacionales pertinentes de carácter obligatorio y, cuando sea necesario, de las recomendaciones, las resoluciones y los procedimientos de carácter recomendatorio de la OMI y de la UIT, en la medida en que se relacionen con el suministro de servicios del SMSSM.

2.5 Informes

Como mínimo una vez al año la IMSO debería presentar a la Organización un informe sobre la disponibilidad, comportamiento, y otra información pertinente respecto de cada servicio reconocido, en el periodo transcurrido desde el informe anterior de acuerdo con lo previsto en la sección 3.5.2 de los criterios que figura a continuación.

3 CRITERIOS Y PRESCRIPCIONES PARA EL SISTEMA DE COMUNICACIONES MÓVILES POR SATÉLITE

3.1 Prescripciones relativas al funcionamiento *

Los sistemas satelitarios para los servicios de comunicaciones marítimas de socorro y seguridad que formen parte de los sistemas radioeléctricos del SMSSM especificados en la regla 5 del capítulo IV del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada, deberían tener capacidad para transmitir como mínimo las comunicaciones marítimas de socorro y seguridad siguientes:

- .1 alertas y llamadas de socorro buque-costera;
- .2 retransmisión de alertas y llamadas de socorro costera-buque;
- .3 comunicaciones buque-costera, costera-buque y buque-buque para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento;
- .4 transmisiones buque-costera de información sobre seguridad marítima;
- .5 transmisiones costera-buque de información sobre seguridad marítima; y
- .6 comunicaciones buque-costera, costera-buque y buque-buque de carácter general.

3.2 Capacidad

El sistema satelitario debería estar proyectado de manera que proporcione la capacidad suficiente de canales y de potencia para procesar eficazmente y con la disponibilidad señalada en la sección 3.5 el tráfico de comunicaciones marítimas de socorro, urgencia, seguridad y de carácter general requerido por los buques que utilicen el sistema.

3.3 Acceso prioritario

3.3.1 **Los sistemas satelitarios para el SMSSM** deberían ser capaces de procesar las comunicaciones marítimas de socorro, urgencia, seguridad y rutinarias de acuerdo con la prioridad de mensaje, según se define en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT. El orden de procesamiento de esas comunicaciones debería ser el siguiente:

* - Resolución A.801(19) "Provisión de servicios radioeléctricos para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)", anexo 5 "Criterios aplicables cuando se provean instalaciones en tierra de Inmarsat para el SMSSM";
- Resolución A.887(21) "Establecimiento, actualización y recuperación de la información contenida en las bases de datos de registro para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)";
- Resolución A.694(17) "Prescripciones generales relativas a las ayudas náuticas electrónicas y al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)";
- Manual del servicio internacional SafetyNET de la OMI;
- Resolución A.664(16) "Normas de funcionamiento del equipo de llamada intensificada a grupos"; y
- Normas de la CEI y recomendaciones de la UIT pertinentes.

- .1 socorro;
- .2 urgencia;
- .3 seguridad; y
- .4 comunicaciones rutinarias (comunicaciones de carácter general).

3.3.2 Al implantar los cuatro niveles de prioridad mencionados:

- .1 Los alertas y las llamadas de socorro (nivel 1) deberían tener prioridad y obtener acceso inmediato a los canales satelitarios. Cuando se trate de sistemas de almacenamiento y retransmisión, los alertas y llamadas de socorro deberían tener preferencia sobre todo otro tráfico.
- .2 Los sistemas satelitarios que transmitan otras comunicaciones móviles por satélite además de las comunicaciones marítimas deberían poder reconocer automáticamente las peticiones de comunicaciones marítimas procedentes de:
 - terminales móviles marítimas; y
 - entidades de importancia fundamental para la seguridad en el mar, tales como MRCC, servicios meteorológicos e hidrográficos, centros médicos, etc., que estén registrados con la estación terrena.

El sistema debería procesar tales comunicaciones en las direcciones buque-costera y costera-buque para los niveles 1 a 3, concediéndoles prioridad sobre otras comunicaciones.

- .3 Al procesar las comunicaciones marítimas de socorro, urgencia, seguridad, y rutinarias, el sistema satelitario y las estaciones costeras terrenas deberían poder:
 - .1 reconocer automáticamente la prioridad del mensaje o de acceso de las comunicaciones buque-costera;
 - .2 reconocer automáticamente la prioridad del mensaje o de acceso de las comunicaciones costera-buque procedentes, si las hubiere, como mínimo, de entidades de importancia reconocida para la seguridad marítima que estén registradas con la estación terrena;
 - .3 preservar y transferir la prioridad;
 - .4 dar acceso inmediato a los alertas y llamadas de socorro, interrumpiendo si es necesario, las comunicaciones en curso de carácter rutinario;
 - .5 reconocer automáticamente las comunicaciones marítimas de socorro y encaminar automáticamente los mensajes y alertas de socorro marítimo directamente al MRCC asociado o al RCC responsable, si disponen de tal capacidad; y

- .6 procesar las comunicaciones marítimas de urgencia y seguridad en las direcciones buque-costera y costera-buque con la prioridad requerida, por ejemplo, asignándoles el primer canal vacante si no hay un canal disponible inmediatamente.

.4 La selección y utilización de la prioridad del mensaje o de acceso de las transmisiones de urgencia y seguridad que realizan los terminales marítimos móviles deberían ser preferiblemente automáticas y estar limitadas a llamadas destinadas a entidades especiales reconocidas, tales como centros médicos, asistencia marítima, servicios meteorológicos e hidrográficos, etc., registrados en la estación terrena. La estación terrena debería encaminar automática y directamente tales llamadas a la entidad pertinente.

3.4 Zona de cobertura

3.4.1 La definición de zona de cobertura figura en la sección 1.3.

3.4.2 La zona de cobertura se delinearán en una carta y también se describirá en relación con las zonas marinas definidas en la regla 2 del capítulo IV del Convenio SOLAS. La documentación sobre la zona de cobertura del sistema satelitario, según se define en la sección 1.3, se remitirá a la Organización.

3.4.3 La información sobre las zonas de cobertura de los sistemas satelitarios que formen parte del SMSSM debería ser publicada por la Organización en el Plan general del SMSSM.

3.5 Disponibilidad

3.5.1 El sistema satelitario debería proporcionar una disponibilidad continua por lo que respecta a las comunicaciones marítimas de socorro y seguridad en las direcciones buque-costera y costera-buque.

3.5.2 La IMSO debería verificar la disponibilidad del segmento espacial, la provisión de satélites de reserva y la función de control de la red (es decir, la disponibilidad de la red), según se definen en la sección 1.4, e informar a la Organización sobre la disponibilidad registrada del sistema una vez al año como mínimo.

3.5.3 Los proveedores del servicio deberían notificar a la Organización, a los RCC asociados y a la IMSO las interrupciones previstas de los servicios reconocidos y comunicar a los buques las interrupciones del servicio programadas y conocidas, así como cualquier otra información pertinente sobre la red. También deberían notificar a la IMSO las interrupciones no programadas de cualquier servicio reconocido, tan pronto como sea posible después del inicio de la interrupción, y el restablecimiento de los servicios reconocidos.

3.5.4 Disponibilidad de la red. La Red completa de comunicaciones móviles por satélite, incluidas las estaciones terrenas para los servicios reconocidos, deberá mantener como mínimo un 99.9% de disponibilidad (equivalente a un total de 8,8 horas de interrupción por año).

3.6 Restablecimiento de los servicios y satélites de reserva

3.6.1 Se debería contar por adelantado con satélites de reserva y medios para asegurarse de que en caso de fallo parcial o total de un satélite, los servicios marítimos reconocidos de las comunicaciones de socorro y seguridad puedan restablecerse en la zona en cuestión para que su nivel de disponibilidad normal tenga lugar en menos de una hora a partir del momento en que falle el satélite.

3.6.2 Se debería comunicar a la IMSO la información completa sobre los medios y acuerdos disponibles para restablecer los servicios de las comunicaciones marítimas de socorro y seguridad en caso de fallo de un satélite. La IMSO y el proveedor del servicio efectuarán cada tanto ejercicios que prueben la eficacia y eficiencia de los acuerdos previstos.

3.7 Identificación

El sistema satelitario debería poder reconocer y conservar automáticamente la identificación de las estaciones terrenas del servicio móvil marítimo.

3.8 Información que se ha de notificar a las autoridades SAR

En todas las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad, el número de identificación del terminal marítimo móvil o la identidad del servicio móvil marítimo (MMSI) deberán formar parte del alerta de socorro y facilitarse al RCC, junto con el alerta. Cuando esté disponible, toda información adicional sobre el registro, la puesta en servicio u otros datos pertinentes para la búsqueda y salvamento o para acciones judiciales contra falsos alertas se debería referenciar con ese número y comunicarse a la autoridad SAR o al RCC competente cuando la soliciten.

3.9 Recepción de alertas de socorro

El sistema satelitario debería permitir la transmisión de los alertas de socorro marítimo a una MRCC específica elegida por el operador del buque que abarque la zona en cuestión, así como el encaminamiento automático de los alertas de socorro marítimo iniciados manualmente. Se proporcionarán medios para facilitar a los MRCC la identificación del sistema y de la estación móvil específica de los que provengan un alerta u otros mensajes prioritarios a fin de que los MRCC puedan establecer comunicaciones costera – buque con el buque de que se trate.

3.10 Control de los terminales marítimos móviles

Los medios de control del acceso utilizados para supervisar y permitir o rechazar temporalmente el acceso de los terminales marítimos móviles al sistema deberían conceder acceso en todo momento a los terminales marítimos móviles para transmitir alertas o llamadas de socorro marítimo y mensajes de socorro.

3.11 Instalaciones de prueba

El sistema debería disponer de los medios necesarios para que los terminales marítimos móviles puedan comprobar su capacidad de transmitir mensajes de socorro sin iniciar un alerta o una llamada de socorro.

4 CRITERIOS Y PRESCRIPCIONES PARA LAS ESTACIONES TERRENAS

4.1 Prescripciones relativas al funcionamiento

4.1.1 Las estaciones terrenas que presten servicios en el SMSSM deberían:

- .1 funcionar de forma continua;
- .2 estar conectadas a un RCC asociado;
- .3 mantener una guardia permanente de los canales de comunicación por satélite apropiados; y
- .4 poder transmitir y recibir por lo menos las comunicaciones de los servicios de socorro y seguridad incluidos en el párrafo 3.1.

4.2 Prioridad

4.2.1 Las estaciones terrenas deberían poder reconocer automáticamente la prioridad de las comunicaciones buque-costera y costera-buque, así como mantener la prioridad y procesar las comunicaciones móviles marítimas por lo que respecta a los cuatro niveles de prioridad especificados en el párrafo 3.3.1.

4.2.2 Se debería conceder acceso prioritario a los alertas y las llamadas de socorro en tiempo real. En cualquier caso, los alertas y las llamadas de socorro deberían tener prioridad y obtener acceso inmediato a los canales satelitarios, y cuando se trate de sistemas de almacenamiento y retransmisión, deberían tener preferencia sobre el tráfico normal. Todo sistema satelitario proyectado para ser utilizado en el SMSSM debe poder reconocer los cuatro niveles de prioridad y conceder el acceso adecuado a las comunicaciones en las direcciones buque-costera y costera-buque del tráfico de socorro, urgencia y seguridad procedente de un RCC o de otra autoridad de búsqueda y salvamento.

4.2.3 Las limitaciones de las redes públicas con conmutación existentes respecto de los medios para indicar y utilizar códigos de acceso prioritario podrían hacer necesario adoptar medidas especiales, tales como el uso de líneas alquiladas, por ejemplo, entre los proveedores de ISM y la estación terrena costera, hasta que se disponga de dichos medios en las redes públicas con conmutación.

4.3 Acceso preferencial

4.3.1 Los sistemas satelitarios que participan en el SMSSM deberían tomar las medidas necesarias para garantizar que los MRCC puedan obtener siempre, previa solicitud, una conexión

inmediata con un terminal marítimo móvil, lo que podrá lograrse mediante un proceso de acceso preferencial o por otros medios pertinentes aprobados por la IMSO.

4.4 Encaminamiento de los alertas de socorro marítimo

4.4.1 El sistema satelitario debe contar con enlaces de comunicación fiables con uno o varios MRCC asociados. Estos enlaces se establecerán directamente entre el MRCC y una estación terrena o algún otro punto adecuado de la red del sistema. Los acuerdos entre el sistema y el MRCC están sujetos a la aprobación de la administración nacional.

4.4.2 La red del sistema debería poder reconocer automáticamente las comunicaciones marítimas de socorro y seguridad y de encaminar, de ser posible automáticamente, los alertas/llamadas de socorro marítimo directamente al MRCC asociado a través de un enlace de comunicaciones muy fiable. Cuando esté equipado para ello, el sistema podrá encaminar los alertas directamente al RCC responsable, según se define en el Manual IAMSAR.

4.4.3 Las estaciones terrenas o cualquier otra parte pertinente de la red del sistema deberían estar provistas de una alarma acústica y visual para alertar a las personas responsables designadas cuando no pueda obtenerse la conexión automática con el MRCC en menos de 60 segundos. En tal caso, se deberían tomar todas las medidas necesarias para informar inmediatamente al MRCC de los pormenores del alerta o la llamada de socorro. El personal siempre debería estar disponible para responder a dichas alarmas a fin de garantizar que la llamada o el alerta de socorro puedan remitirse a un MRCC en menos de 5 minutos desde que se dé la alarma. Todos los mensajes con prioridad de urgencia o de socorro harán sonar una alarma en cada estación u otra parte pertinente de la red del sistema, que podrá cancelarse manualmente.

4.4.4 Los MRCC deberían contar con enlaces de comunicación fiables con la red del sistema para dirigir eficientemente la retransmisión de los alertas de socorro costera-buque, y para el tráfico de socorro, preferiblemente a través de enlaces de comunicación especializados.

4.5 Identificación

El sistema debería poder identificar automáticamente las estaciones terrenas de buque. Si el sistema usa otra identificación diferente de las Identidades del servicio móvil marítimo (ISMM), se debería disponer de un medio durante las 24 horas del día que permita identificar fácilmente a los buques, y suministrar al MRCC toda la información adicional que sea necesaria para efectuar el salvamento, incluido el número ISMM, si se dispone de él.

4.6 Sistemas de comunicación telefónica

4.6.1 Los enlaces de comunicación de los sistemas móviles por satélite de comunicación telefónica deberían poder conectarse a la red pública con conmutación, de conformidad con las recomendaciones pertinentes del UIT-T.

4.6.2 Los sistemas satelitarios que utilicen la red pública con conmutación para el encaminamiento de las llamadas de socorro marítimo y el tráfico de socorro desde y hacia los MRCC, al recibir alertas y llamadas de socorro buque-costera y costera-buque o tráfico de socorro, deberían tratar de establecer inmediatamente la conexión necesaria para transferir el alerta o mensaje de socorro.

4.7 Sistemas de transmisión de datos

4.7.1 Los enlaces de comunicación de los sistemas móviles por satélite de transmisión de datos deberían poder conectarse a la red pública de transmisión de datos, de conformidad con las recomendaciones pertinentes del UIT-T. El sistema debería disponer de medios para comunicar la identidad del abonado que llama al abonado que recibe la llamada. Los alertas/llamadas de socorro marítimo y los mensajes de socorro deberían incluir la identidad del buque y la de la estación terrena u otros medios para identificar el punto de acceso a la red satelitaria.

4.7.2 Los sistemas satelitarios que utilicen la red pública con conmutación para encaminar alertas/llamadas de socorro y tráfico de socorro desde y hacia los MRCC, al recibir alertas/llamadas de socorro buque-costera o costera-buque o tráfico de socorro, deberían tratar de establecer inmediatamente la conexión necesaria para transferir el alerta o mensaje de socorro.

4.8 Sistemas de almacenamiento y transmisión

Los sistemas satelitarios que utilicen los sistemas de almacenamiento y transmisión deberían:

- .1 procurar transmitir inicialmente el mensaje buque-costera o costera-buque en menos de 60 segundos cuando se trate de un alerta de socorro marítimo o tráfico de socorro, y en menos de 10 minutos cuando se trate de cualquier otro mensaje marítimo, a partir del momento en que la estación receptora haya recibido el mensaje. Éste debería incluir la identidad del buque y la de la estación terrena o sistema; y
- .2 notificar inmediatamente la imposibilidad de transmitir el mensaje una vez que se haya comprobado que no puede transmitirse, y en el caso de alertas de socorro marítimo o mensajes de socorro, a los cuatro minutos como máximo de haberse recibido.

4.9 Medios de transmisión de información sobre seguridad marítima (ISM)

4.9.1 Los sistemas satelitarios que formen parte del SMSSM deberían ser técnicamente capaces de poder transmitir a los buques en el mar información sobre seguridad marítima (ISM) procedente de los MRCC y de los proveedores autorizados de ISM, tales como servicios hidrográficos y meteorológicos.

4.9.2 Dichos medios para transmitir ISM deberían proporcionar una recepción automática, continua y fiable a bordo y, como mínimo, cumplir las prescripciones indicadas en las secciones 4.9.3 a 4.9.8 que figuran a continuación.

4.9.3 Estos medios deberían poder reconocer y procesar los cuatro niveles de prioridad especificados en el párrafo 3.3.1.

4.9.4 Debería ser posible transmitir ISM a todos los buques debidamente equipados que se hallen dentro de una zona específica, al menos en los tipos de zonas siguientes:

- .1 toda la región de cobertura del satélite a través del cual se realiza la transmisión;
- .2 las zonas NAVAREA/METAREA establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y la Organización Meteorológica Mundial (OMM), respectivamente; y
- .3 una zona temporal elegida y determinada por el originador del mensaje de ISM, incluidas las zonas circulares o rectangulares especificadas por el usuario adecuadas para la retransmisión de alertas de socorro y las comunicaciones destinadas a coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento.

4.9.5 Tales medios deberían permitir como mínimo la transmisión de los siguientes tipos de información sobre seguridad marítima prescritos en el Convenio SOLAS, a saber:

- .1 información para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento, incluida la retransmisión de alertas de socorro;
- .2 radioavisos náuticos; y
- .3 radioavisos y pronósticos meteorológicos.

4.9.6 Los medios para transmitir radioavisos náuticos y meteorológicos deberían ofrecer las posibilidades siguientes:

- .1 programación de las transmisiones a horas fijas o transmisiones no programadas; y
- .2 repetición automática de las transmisiones a intervalos y frecuencias especificados por el proveedor de ISM, o hasta el momento en que éste los cancele.

4.9.7 Los medios deberían permitir que se incluya en los mensajes de ISM una identidad única a fin de que el equipo de a bordo que reciba dichas transmisiones pueda rechazar automáticamente los mensajes ya recibidos.

4.9.8 Además, el servicio de difusión podrá permitir que se efectúen transmisiones análogas a las del NAVTEX a zonas costeras no abarcadas por el servicio internacional NAVTEX, de conformidad con el sistema de identificación utilizado en el servicio internacional NAVTEX (es decir, los caracteres de identificación B1, B2, B3 y B4).

5 PRESTACIONES ADICIONALES RECOMENDADAS

5.1 Se alienta a los proveedores de servicios móviles por satélite a que:

- .1 envíen directamente al RCC responsable de las llamadas telefónicas y la transmisión de datos, junto con las llamadas de socorro iniciadas en terminales del SMS, la identificación automática de la situación (IAS) y la identificación

automática del número (IAN), de conformidad con las recomendaciones pertinentes del UIT-T;

- .2 envíen automáticamente al RCC responsable, junto con la llamada de socorro la información contenida en las bases de datos de registro en un formato reconocible, de conformidad con lo indicado en la resolución A.887(21), una vez que se hayan habilitado los medios para ello; y
- .3 estén en condiciones de recuperar oportunamente la información sobre seguridad marítima (ISM), tanto de los coordinadores de NAVAREA, METAREA y de otras zonas, como del Servicio internacional de vigilancia de hielos, con arreglo al formato y al proceso que hayan establecido dichos coordinadores. ; y

6 TÉCNICAS INNOVADORAS

Se podrá permitir que los sistemas satelitarios utilicen técnicas innovadoras para proporcionar cualquiera de las prestaciones estipuladas en la presente resolución. La OMI podrá aprobar provisionalmente, por un periodo de hasta 12 meses, la utilización de tales técnicas con el fin de hacer posible la introducción temprana de la técnica y su adecuada evaluación. La Organización sólo podrá otorgar el reconocimiento final de una técnica innovadora después de recibir un informe que abarque la evaluación técnica y funcional completa de la técnica en cuestión.

7 SERVICIOS ANTERIORES

7.1 Todos los servicios y sistemas satelitarios para el SMSSM aprobados y en servicio antes de la entrada en vigor de la presente resolución están exentos de los requisitos que figuran en los párrafos 2.1, 2.2 y 2.3. Dichos sistemas son:

- .1 Inmarsat-A (cuya retirada se prevé para el 31 de diciembre de 2009)
- .2 Inmarsat-B
- .3 Inmarsat-C
- .4 Servicios internacionales de SafetyNET

* Véase la nota a pie de página.

7.2 Los servicios definidos en el párrafo 7.1 están sujetos a las prescripciones que figuran en el párrafo 2.4.

* La OMI ha determinado que Inmarsat Fleet 77 ya cumple los requisitos de la resolución de la Asamblea A.888(21) y recomienda que los terminales de Fleet 77 se utilicen en las instalaciones de los buques destinadas al SMSSM y en los RCC.

ANEXO 4**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](83)
(adoptada el [...] de 2007)****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo a los procedimientos para enmendar el anexo del Convenio, con excepción de las disposiciones del capítulo I,

HABIENDO EXAMINADO en su [83]º periodo de sesiones enmiendas al Convenio, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el [1 de enero de 2009] a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el [1 de julio de 2009], una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CONVENIO SOLAS 1974, ENMENDADO

CAPÍTULO IV

RADIOCOMUNICACIONES

Parte A

Generalidades

1 Se añade después de la regla 4 existente la nueva regla 4-1 siguiente:

Regla 4-1

Proveedores de servicios por satélite para el SMSSM

El Comité de Seguridad Marítima determinará los criterios, procedimientos y medios para la evaluación, reconocimiento, examen y supervisión de la provisión de servicios móviles de comunicaciones por satélite en el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM), de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo.

ANEXO 5**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****REDUCCIÓN AL MÍNIMO DE LOS RETRASOS EN LA RESPUESTA DE
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO A LOS ALERTAS DE SOCORRO**

1 El Comité de Seguridad Marítima (MSC), en su [83º periodo de sesiones (3 a 12 de octubre de 2007)], consciente de la importancia de reducir al mínimo los retrasos en la respuesta de búsqueda y salvamento a los alertas de socorro alentando a los Estados Miembros a que satisfagan las obligaciones que les corresponden en virtud del Convenio SAR y otros instrumentos internacionales, aprobó las orientaciones preparadas por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR), en su 11º periodo de sesiones, recogidas en el anexo.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las orientaciones adjuntas en conocimiento de las autoridades SAR y de todas las otras partes interesadas.

ANEXO

OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS EN VIRTUD DEL CONVENIO SAR Y OTROS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El propósito de la presente circular es reducir al mínimo los retrasos en la respuesta de búsqueda y salvamento a los alertas de socorro, y en particular, a los alertas de socorro recibidos por el sistema COSPAS-SARSAT. En ella se recuerda a los Estados las obligaciones que les corresponden en virtud del Convenio SAR y otros instrumentos internacionales pertinentes. Se han seleccionado algunos extractos de dichos documentos a modo de indicación como medio para comprender mejor las obligaciones de los Estados y cómo estas obligaciones pueden cumplirse de manera individual o en cooperación con otros Estados. En los convenios e instrumentos similares se establecen las normas y las recomendaciones, mientras que en el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR) se recoge una orientación detallada para cumplirlas.

1.2 En el Manual IAMSAR figuran las siguientes definiciones, que son especialmente pertinentes:

- Centro coordinador de salvamento (RCC): Dependencia encargada de promover la buena organización de los servicios de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento
- Región de búsqueda y salvamento (SRR): Área de dimensiones definidas asociada a un centro coordinador de salvamento en la que se prestan servicios de búsqueda y salvamento
- Servicio de búsqueda y salvamento: Desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento en una situación de peligro, incluida la provisión de asesoramiento médico, asistencia médica inicial o evacuación médica, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluidas aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones
- Punto de contacto de búsqueda y salvamento (SPOC): Centros coordinadores de salvamento u otros puntos de contacto nacionales establecidos y reconocidos que pueden asumir la responsabilidad de recibir los datos del alerta de COSPAS-SARSAT con el fin de salvar a personas en peligro

1.3 Todo Estado que declare una SRR asume unas responsabilidades determinadas, sea o no signatario de un convenio que contenga disposiciones de búsqueda y salvamento. Uno de los objetivos clave de declarar una SRR es garantizar que los alertas de socorro se encaminan puntualmente al RCC correcto, de manera que las operaciones se coordinen de la manera adecuada. Esto no significa necesariamente que el RCC o SPOC tenga que llevar a cabo toda la actividad de respuesta, pero sí que la coordinará. Esta función de coordinación puede incluir la

actuación como punto de contacto para avisar de que el RCC necesita más apoyo o, a veces, de que otra dependencia podría estar mejor preparada para alcanzar ese objetivo. La cooperación recíproca y la coordinación entre los Estados y entre las autoridades marítimas y las aeronáuticas pueden aportar un apoyo adicional a la prestación de unos servicios de búsqueda y salvamento adecuados y rápidos.

2 INSTRUMENTOS INTERNACIONALES

2.1 Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), edición refundida de 2004

CAPÍTULO IV

Radiocomunicaciones

Parte B

Compromisos contraídos por los Gobiernos Contratantes

Regla 5

Provisión de servicios de radiocomunicaciones

1 Cada Gobierno Contratante se compromete a proporcionar, según estime práctico y necesario, ya sea individualmente o en cooperación con otros Gobiernos Contratantes, instalaciones en tierra apropiadas para los servicios radioeléctricos espaciales y terrenales teniendo debidamente en cuenta las recomendaciones de la Organización.

CAPÍTULO V

Seguridad de la navegación

Regla 7

Servicios de búsqueda y salvamento

1 Todo Gobierno Contratante se obliga a garantizar la adopción de cualquier medida necesaria para mantener las comunicaciones de socorro y la coordinación en su zona de responsabilidad y para salvar a las personas que se hallen en peligro en el mar cerca de sus costas. Dichas medidas comprenderán el establecimiento, la utilización y el mantenimiento de las instalaciones de búsqueda y salvamento que se juzgen factibles y necesarias, habida cuenta de la densidad del tráfico marítimo y los peligros existentes para la navegación, y proporcionarán, en la medida de lo posible, medios para la localización y el salvamento de tales personas.

2.2 Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (SAR), 1979

Anexo

Capítulo 2

Organización y coordinación

2.1.3 Con objeto de garantizar que se provea una infraestructura apropiada de comunicaciones en tierra, un encaminamiento eficaz de los alertas de socorro y una coordinación adecuada de las operaciones a fin de prestar eficazmente apoyo a los

servicios de búsqueda y salvamento, las Partes, ya sea individualmente o en colaboración con otros Estados, harán lo necesario para establecer suficientes regiones de búsqueda y salvamento..."

2.1.9 Las Partes que hayan aceptado la responsabilidad de prestar servicios de búsqueda y salvamento en una zona determinada utilizarán unidades de búsqueda y salvamento y otros medios a su disposición para prestar auxilio a las personas que estén o parezcan estar en peligro en el mar.

2.3.2 Todo centro coordinador de salvamento y subcentro de salvamento establecido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.3.1 dispondrá lo necesario para recibir los alertas de socorro procedentes de su región de búsqueda y salvamento. Tales centros dispondrán también lo necesario para comunicarse con las personas en peligro, con los medios de búsqueda y salvamento y con otros centros coordinadores de salvamento o subcentros de salvamento.

Capítulo 3

Cooperación entre los Estados

3.1.1 Las Partes coordinarán sus organizaciones de búsqueda y salvamento y, siempre que sea necesario, deberían coordinar las operaciones con las de los Estados vecinos.

Capítulo 4

Procedimientos operacionales

4.2.1 Las Partes, ya sea individualmente o en cooperación con otros Estados, se asegurarán de que pueden recibir durante las 24 horas del día de forma rápida y fiable los alertas de socorro de los equipos utilizados para ese fin dentro de sus regiones de búsqueda y salvamento. Todo puesto de alerta que reciba un alerta de socorro:

- .1 retransmitirá inmediatamente dicho alerta al centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento pertinente y prestará asistencia en las comunicaciones relativas a búsqueda y salvamento según proceda; y
- .2 si es posible, acusará recibo del alerta.

2.3 Convenio sobre aviación civil internacional, *anexo 12 - Búsqueda y salvamento*

Capítulo 2 - Organización

2.1 Servicios de búsqueda y salvamento

2.1.1 Los Estados contratantes, en forma individual o en cooperación con otros Estados, dispondrán lo necesario para establecer y prestar prontamente servicios de búsqueda y salvamento dentro de sus territorios para asegurar que se preste asistencia a las personas en peligro. Dichos servicios se prestarán durante las 24 horas del día.

2.1.1.1 Las partes de alta mar o las zonas de soberanía indeterminada en las que se haya de establecer servicios de búsqueda y salvamento se determinarán sobre la base de acuerdos regionales de navegación aérea. Los Estados contratantes que hayan aceptado la misión de prestar servicios de búsqueda y salvamento en dichas áreas, en forma individual o en cooperación con otros Estados, tomarán las medidas necesarias para que los servicios se establezcan y se presten de acuerdo con las disposiciones de este Anexo.

2.2 Regiones de búsqueda y salvamento

2.2.1 (...) Nota 1. - Las regiones de búsqueda y salvamento se establecen para asegurar el suministro de una infraestructura de comunicaciones adecuada, un encaminamiento de las alertas de socorro eficiente y una coordinación operacional apropiada para apoyar eficazmente los servicios de búsqueda y salvamento. Los Estados limítrofes pueden cooperar para establecer servicios de búsqueda y salvamento dentro de una misma región SAR.

2.4.1 Todo centro coordinador de salvamento dispondrá de medios de comunicación en ambos sentidos rápidos y seguros con:

- f) todos los centros coordinadores de salvamento marítimos de la región y los centros coordinadores de salvamento aeronáuticos, marítimos o conjuntos de las regiones adyacentes;
- i) puestos de alerta; y
- j) el centro de control de misiones Cospas-Sarsat que preste servicios a la región de búsqueda y salvamento.

Capítulo 3 - Cooperación

3.2.5 Los Estados designarán un punto de contacto de búsqueda y salvamento para la recepción de los datos de socorro Cospas-Sarsat.

Capítulo 5 - Procedimientos para las operaciones

5.2.4 En el caso de que se declare una fase de emergencia con respecto a una aeronave cuya posición se desconozca, y que pueda estar en una de dos o más regiones de búsqueda y salvamento, será aplicable lo siguiente:

- a) cuando se notifique a un centro coordinador de salvamento que existe una fase de emergencia y éste no sepa si otros centros han tomado las medidas apropiadas, asumirá la responsabilidad de iniciar las medidas adecuadas de conformidad con 5.2 y de consultar con los centros coordinadores de salvamento vecinos con el objeto de designar un centro coordinador de salvamento que asuma inmediatamente después la responsabilidad;

- b) a menos que se decida otra cosa de común acuerdo entre los centros coordinadores de salvamento interesados, el centro coordinador de salvamento que haya de coordinar las actividades de búsqueda y salvamento será el centro encargado de:
- la región en la que la aeronave notificó por última vez su posición; o
 - la región en que se encuentra el lugar del siniestro según el sistema Cospas-Sarsat.

2.4 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), 1982, Artículo 98

2 Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

2.5 Convención sobre la alta mar, 1958, artículo 12

2 El Estado ribereño fomentará la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz, en relación con la seguridad en el mar y - cuando las circunstancias lo exijan- cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

2.6 Política de gestión del programa de COSPAS-SARSAT, documento C/S P.011

5.2.1 Puntos de contacto SAR (SPOC)

Los puntos de contacto SAR son centros de coordinación de misiones (MCC), RCC y otros puntos de contacto nacionales establecidos y reconocidos que pueden aceptar o asumir responsabilidad para la coordinación y la transferencia rápida y eficaz de datos de alerta de CORPAS-SARSAT para el salvamento de las personas que se encuentren en peligro. Para beneficiarse del sistema, los Estados deberán:

- designar un único punto de contacto SAR (SPOC) para recibir alertas de COSPAS-SARSAT y datos de localización para los lugares en situación de peligro en la zona SAR de su responsabilidad;
- indicar la dirección, teléfono, número de télex o facsímil o dirección de la AFTN de su punto de contacto SAR a la Secretaría de COSPAS-SARSAT; y
- elaborar un plan global para la distribución de alerta y datos de localización a las autoridades de búsqueda y salvamento, según proceda.

3 CONCLUSIÓN

3.1 Con objeto de conseguir una respuesta de búsqueda y salvamento eficaz, y por ende, de salvar vidas humanas en el mar, se insta a los Estados que se declaran responsables de regiones de búsqueda y salvamento a que se ajusten al espíritu de los convenios y otros documentos internacionales indicados en el párrafo 2 *supra* - en particular la política de gestión de programa de COSPAS-SARSAT que se menciona en el párrafo 2.6 - y a que faciliten y mantengan las medidas necesarias para la recepción y el acuse de recibo de los alertas de socorro, y la capacidad de responder a ellos, incluidos los generados por el sistema COSPAS-SARSAT.

ANEXO 6**MANDATO Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE LA DECIMOCUARTA REUNIÓN DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO OACI/OMI SOBRE LA ARMONIZACIÓN DE LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS Y MARÍTIMOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO****MANDATO**

- 1 El Grupo mixto de trabajo se constituye para recopilar información y formular recomendaciones que sirvan de apoyo al Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento de la OMI y/o a la OACI, según proceda, sobre cualquier cuestión que guarde relación con la armonización de los procedimientos internacionales de búsqueda y salvamento marítimos y aeronáuticos.
- 2 El Grupo mixto se reunirá según sea necesario, a reserva de la aprobación del Comité de Seguridad Marítima de la OMI y de la OACI, y estas dos organizaciones se encargarán alternativamente de organizar las reuniones y de prestar los servicios de apoyo.
- 3 Las invitaciones para participar en el Grupo mixto serán enviadas tanto por la OMI como por la OACI a sus respectivos Estados Miembros.
- 4 No se proporcionarán servicios lingüísticos durante las reuniones del Grupo mixto.
- 5 Las reuniones del Grupo mixto tendrán lugar generalmente una vez por año hacia la mitad del periodo que separe dos reuniones del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento de la OMI.
- 6 El Grupo mixto servirá de intermediario activo entre la OMI y la OACI para la armonización de los planes y procedimientos de búsqueda y salvamento marítimos y aeronáuticos, de conformidad con el Memorando de entendimiento de 1985 entre la OMI y la OACI, y de la resolución 1 de la Conferencia internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos de 1979.
- 7 El Grupo mixto examinará y elaborará propuestas relativas a la armonización de varios aspectos, entre ellos:
 - a) las disposiciones de los convenios, planes, manuales y otros documentos que guarden relación con la búsqueda y salvamento;
 - b) los principios, procedimientos y técnicas operacionales de búsqueda y salvamento;
 - c) la administración, organización y métodos de implantación del sistema de búsqueda y salvamento;
 - d) la designación y normas del equipo y las instalaciones para los RCC/RSC;
 - e) las comunicaciones de búsqueda y salvamento; y

f) la dotación y formación del personal de búsqueda y salvamento.

8 La OMI y la OACI examinarán con regularidad la necesidad de que el Grupo mixto siga reuniéndose; el Grupo cesará sus actividades cuando cualquiera de estas organizaciones llegue a la conclusión de que su labor ya no resulta rentable e informe de manera oficial a la otra organización de su decisión de poner fin a las actividades del Grupo mixto.

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

- 1 Adopción del orden del día
 - Elección de Presidente.
- 2 Examen del mandato - labor futura del Grupo mixto de trabajo y orden de prioridad:
 - .1 informe sobre los resultados del COMSAR 11 y el MSC 82; y
 - .2 resultados de las actividades de la OACI que guardan relación con la labor del Grupo mixto de trabajo.
- 3 Disposiciones de los convenios, planes, manuales y otros documentos que guardan relación con búsqueda y salvamento:
 - .1 estado jurídico del Convenio de búsqueda y salvamento marítimos;
 - .2 informe sobre los avances conseguidos en la posible armonización de los planes de zonas SAR de la OMI, el Plan general del SMSSM y los planes regionales de navegación aérea de la OACI;
 - .3 informe sobre los avances de la Comisión de Aeronavegación en la implantación de la disposición de llevar TLS y en el examen de las respuestas de los Estados a estas disposiciones; y
 - .4 continuación de la labor sobre el Manual IAMSAR, su disponibilidad para las instituciones de formación y enmiendas prioritarias.
- 4 Principios operacionales, procedimientos y técnicas de búsqueda y salvamento:
 - .1 seguridad de los buques de pasaje;
 - .2 operaciones de salvamento en gran escala, habida cuenta de la experiencia adquirida en grandes catástrofes;
 - .3 asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento;
 - .4 efectos de las medidas destinadas a incrementar la protección marítima y aeronáutica sobre los servicios de búsqueda y salvamento; y
 - .5 elaboración de estrategias de organización para la provisión de servicios de búsqueda y salvamento en la práctica.

- 5 Administración, organización y métodos de implantación del sistema de búsqueda y salvamento:
 - .1 base de datos regional de búsqueda y salvamento (proveedores de datos de búsqueda y salvamento, medios);
 - .2 elaboración de directrices para la organización de la búsqueda y salvamento a escala subregional;
 - .3 garantía de calidad, mejora, evaluación de necesidades, gestión de riesgos (centrada en particular en la organización subregional) y asignación de recursos;
 - .4 establecimiento y funcionamiento del "Fondo internacional de búsqueda y salvamento"; y
 - .5 evaluación de los efectos de diversos proyectos de cooperación técnica ejecutados en colaboración con los Gobiernos, organizaciones e instituciones competentes con miras a determinar sus resultados en términos de implantación y mantenimiento de los servicios de búsqueda y salvamento.
- 6 Designación y normas del equipo y las instalaciones para los RCC/RSC:
 - .1 establecimiento de los RCC y, en particular, de JRCC; y
 - .2 situación del SIA y sistemas conexos utilizados para búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimos.
- 7 Comunicaciones de búsqueda y salvamento:
 - .1 situación del SMSSM;
 - .2 situación de los sistemas de comunicaciones aeronáuticas para fines de socorro y de búsqueda y salvamento;
 - .2.1 establecimiento de la base de datos internacional para el registro de radiobalizas (IBRD);
 - .2.2 idoneidad de las RLP para su uso por buques y aeronaves; y
 - .2.3 registro de RLP.
 - .3 tendencias futuras en las comunicaciones de búsqueda y salvamento, en particular la telefonía móvil; y
 - .4 necesidades mínimas de comunicación de los RCC; y
 - .5 sistemas de comunicaciones que no sean del SMSSM que puedan utilizarse para los alertas de socorro.

- 8 Dotación y formación del personal de búsqueda y salvamento:
 - .1 elaboración de títulos de operador de RCC; y
 - .2 elaboración de cursos conjuntos sobre búsqueda y salvamento basados en el Manual IAMSAR.
- 9 Otros asuntos
- 10 Informe para la OACI y el Subcomité COMSAR

ANEXO 7**LISTA DE LAS PREGUNTAS SOBRE LAS CUESTIONES DE LRIT RELACIONADAS CON LA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO QUE ES NECESARIO ABORDAR**

Lista de preguntas sobre las cuestiones de LRIT relacionadas con la búsqueda y salvamento que es necesario abordar:

- a) ¿Cómo tendrán acceso los centros coordinadores de salvamento (RCC) a los datos LRIT?
- b) ¿Cuál es el procedimiento para obtener información LRIT a petición?
- c) ¿Qué restricciones y registros de auditoría podrán exigirse de las autoridades SAR que obtienen datos LRIT a fines de búsqueda y salvamento?
- d) ¿Existirán disposiciones para recopilar datos LRIT a fines de búsqueda y salvamento de buques que se encuentren a más de las 1 000 millas de la costa?
- e) ¿Limitarán los Gobiernos los datos LRIT a fines de búsqueda y salvamento? Y de ser así, ¿qué mecanismo utilizarán para ello?
- f) ¿Qué orientaciones relacionadas con la búsqueda y salvamento deberán proporcionarse a las personas responsables del funcionamiento de la LRIT y a las autoridades SAR?
- g) ¿Asumirán los Gobiernos de manera incorrecta o prematura, como lo hicieron algunos cuando se introdujo el SMSSM, que la LRIT reducirá o eliminará la necesidad de disponer de otros sistemas de notificación para buques para la búsqueda y salvamento?
- h) ¿Cuál es el procedimiento para que la OACI tenga acceso a la información LRIT para los RCC aeronáuticos con regiones marítimas de búsqueda y salvamento? y
- i) ¿Convendría esperar hasta que se obtenga experiencia con el funcionamiento de la LRIT antes de elaborar orientaciones sobre búsqueda y salvamento, por ejemplo, el Manual IAMSAR o una circular MSC?

ANEXO 8**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL MANUAL INTERNACIONAL DE LOS SERVICIOS
AERONÁUTICOS Y MARÍTIMOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
(MANUAL IAMSAR)**

1 El Comité de Seguridad Marítima (MSC), en su [83º periodo de sesiones (3 a 12 de octubre de 2007)], tras haber sido informado de que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) había aprobado las enmiendas al Manual IAMSAR preparadas por el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, y de que éstas habían sido sancionadas por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR) en su 11º periodo de sesiones (19 a 23 de febrero de 2007), adoptó las enmiendas adjuntas de conformidad con los procedimientos establecidos en la resolución A.894(21).

2 El Comité decidió que las enmiendas entrarán en vigor el [1 de junio de 2008].

ANEXO

SECCIÓN 1

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL VOLUMEN I DEL MANUAL IAMSAR

1 Capítulo 1

- Se introducen los siguientes cambios en los párrafos 1.3.1 y 1.3.2 actuales (el texto nuevo aparece subrayado y el texto que se propone suprimir aparece tachado):

~~"1.3.1 Toda Parte en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos o el Convenio sobre aviación civil internacional se compromete a prestar ciertos servicios SAR aeronáuticos y/o marítimos y a mantener una coordinación adecuada entre los mismos. La comunidad internacional espera que los Estados cumplan dicha obligación. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, también contempla la búsqueda y salvamento. En el párrafo 2 del artículo 98 de esta Convención se recoge la siguiente declaración general en relación con la búsqueda y salvamento:~~

"Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales."

La comunidad internacional espera que los Estados cumplan dicha obligación.

1.3.2 Los Estados pueden prestar estos servicios estableciendo una organización SAR nacional eficaz o creando una organización SAR conjuntamente con uno o más Estados. En el presente Manual se examinará la función de los acuerdos y planes en el establecimiento de servicios SAR.

1.3.3 En el apéndice K se ofrece una perspectiva general de los artículos, anexos y capítulos pertinentes del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos y del Convenio sobre aviación civil internacional.

1.3.34 Todo Estado debería disponer de leyes y disposiciones que constituyan una base jurídica para establecer una organización SAR y sus recursos, políticas y procedimientos.

1.3.45 Los directores de los servicios SAR deberían recabar asesoramiento jurídico sobre la forma en que las leyes nacionales e internacionales afectan a las políticas y los procedimientos SAR.

1.3.5.6 Las disposiciones legislativas estatales deberían ajustarse a los principios aceptados del derecho internacional, y pueden contribuir a los objetivos siguientes:"

2 Capítulo 2

- Se introducen los siguientes cambios en el párrafo 2.2.11 actual (el texto nuevo aparece subrayado y el texto que se propone suprimir aparece ~~tachado~~):

"2.2.11 En el lugar del siniestro se utilizan canales para que las USR (RSU) se comuniquen con el CLS (OSC). El CMS (SMC) deberá especificar un canal de comunicaciones en el lugar del siniestro para ser utilizado por todas las USR (RSU) en función del equipo de que dispongan. Si se necesita una radiofrecuencia en el lugar del siniestro para las comunicaciones entre los medios aeronáuticos y de superficie que participen en la operación SAR, se podrán utilizar frecuencias de socorro u otras específicas para el lugar del siniestro. Las aeronaves SAR que se hayan designado para actuar en zonas marítimas ~~deberán~~ deberían disponer de una frecuencia para comunicarse con los buques durante las operaciones SAR."

- Se añaden los nuevos párrafos 2.2.12 y 2.2.13 siguientes:

"2.2.12 Las Administraciones deberían fomentar la instalación voluntaria de equipo que funcione en la banda aeronáutica, especialmente en las unidades de búsqueda y salvamento marítimos y en los buques de Estado, pero también en buques regidos por el Convenio SOLAS que naveguen en zonas en las que se sabe que pueden tener que comunicarse con aeronaves que no dispongan de equipo que funcione en la banda marítima.

2.2.13 Los coordinadores SAR deberían examinar la posible necesidad de las comunicaciones entre las aeronaves y las unidades de superficie en sus regiones de búsqueda y salvamento, así como garantizar que dicha necesidad pueda satisfacerse incluso para aeronaves que no puedan comunicarse directamente en frecuencias marítimas. Normalmente, los CCS (RCC) deberán facilitar una vía de comunicación entre la aeronave y las unidades de superficie mediante su propio equipo o con otros medios. Deberá alentarse a las unidades de búsqueda y salvamento marítimos y a los buques de Estado a que instalen el equipo que les permita comunicarse directamente en frecuencias aeronáuticas. Los buques de pasaje que se rijan por el Convenio SOLAS deberán contar con esta prestación."

3 Capítulo 4

- Se introducen los siguientes cambios en el apartado c) del párrafo 4.4.4 (el texto nuevo aparece subrayado y el texto que se propone suprimir aparece ~~tachado~~):

"c) Algunos buques llevan radios para su empleo en embarcaciones de salvamento, capaces de transmitir y recibir en la frecuencia de ~~500 kHz (radiotelegrafía)~~ y en la de 2182 kHz (radiotelefonía). Algunos buques pueden llevar también transceptores portátiles de ondas métricas (VHF) en las embarcaciones de

supervivencia. En el apéndice G se facilita más información acerca del equipo que deben llevar los buques regidos por el Convenio SOLAS."

4 Apéndice A

- Se introducen los siguientes cambios en el apéndice A (el texto nuevo aparece subrayado y el texto que se propone suprimir aparece tachado):

"Artículo 1

Se creará una organización de búsqueda y salvamento para prestar servicios de búsqueda y salvamento a ~~las naves [aeronáuticas o marítimas del Estado] y naves extranjeras~~ de conformidad con el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, enmendado, de la OMI y el anexo 12 del Convenio sobre aviación civil internacional.

La organización de búsqueda y salvamento, siempre que lo permita su función principal, prestará asistencia en otros casos de emergencia.

Artículo 2

El ~~[Departamento o de la marina mercante]~~ Las autoridades nacionales competentes encargado de la aviación civil estarán encargadas de la ~~organización y dirección de la organización~~ provisión de los servicios de búsqueda y salvamento.

Artículo 3

Durante las operaciones de búsqueda y salvamento, el ~~[Departamento o de la marina mercante]~~ las autoridades nacionales competentes encargado de la aviación civil podrán solicitar la colaboración y el apoyo de otros servicios oficiales.

El ~~[Departamento o de la marina mercante]~~ Las autoridades nacionales competentes encargado de la aviación civil estarán autorizadas a concertar acuerdos relativos a la prestación de asistencia con las autoridades locales (nacionales, provinciales, municipales) y con los organismos privados o las personas que sean apropiados.

Artículo 4

El ~~[Departamento o de la marina mercante]~~ Las autoridades nacionales competentes encargado de la aviación civil serán responsables de negociar los términos de los acuerdos internacionales con los organismos de búsqueda y salvamento de otros Estados*.

Todos los servicios oficiales interesados tomarán medidas para facilitar, siempre que sea factible, la entrada inmediata y temporal de personal, con su equipo, procedente de otros Estados que, según el acuerdo con las autoridades nacionales competentes el Departamento encargado de la aviación civil o de la marina mercante, participe en las

* Dependiendo de los procedimientos administrativos, los acuerdos de este tipo tendrán que ser refrendados a un nivel superior.

operaciones de búsqueda y salvamento. Todos los servicios oficiales interesados procurarán aplicar, según proceda, las recomendaciones y normas sobre búsqueda y salvamento de la *Organización de Aviación Civil Internacional* y/o la *Organización Marítima Internacional*.

- 5 - Se añade el nuevo apéndice K siguiente:

"Apéndice K

Responsabilidades nacionales de los Estados Contratantes en virtud de los convenios internacionales

1 DISPOSICIONES EN EL ÁMBITO AERONÁUTICO

1.1 El Convenio sobre aviación civil internacional (Convenio de Chicago) sienta las bases para la cooperación internacional entre los Estados Contratantes en la provisión de servicios de búsqueda y salvamento en la aviación civil internacional. En sus capítulos, artículos y anexos se presentan en detalle ciertos principios y medidas a fin de que se puedan establecer los servicios internacionales de aviación civil de manera segura y sistemática, que el transporte aéreo internacional se basen en la igualdad de oportunidades y de que todos estos servicios funcionen de manera racional y económica.

1.2 Entre los artículos y anexos del Convenio incluyen los siguientes:

Artículos que tratan específicamente de la búsqueda y salvamento y de situaciones de emergencia en aeronaves:

Artículos 1 y 2	Espacio aéreo y soberanía;
Artículo 12	Reglas y reglamentos;
Artículo 25	Búsqueda y salvamento;
Artículo 26	Investigación de accidentes e incidentes;
Artículo 28	Instalaciones para la navegación aérea;
Artículo 31	Certificados de aeronavegabilidad;
Artículo 32	Licencias del personal; y
Artículo 68	Designación de rutas y aeropuertos.

1.3 El contenido de los artículos se amplía en los anexos del Convenio.

Los anexos que contemplan situaciones de emergencia relacionadas con aeronaves son los siguientes:

Anexo 2	Reglamento del aire;
Anexo 3	Servicio meteorológico;
Anexo 6	Operación de aeronaves y helicópteros;
Anexo 10	Comunicaciones;
Anexo 11	Servicios de tránsito aéreo incluida la responsabilidad de dar el alerta SAR y la respuesta a emergencias en vuelo;
Anexo 12	Búsqueda y salvamento;

Anexo 13	Investigación de accidentes e incidentes de aviación;
Anexo 14	Diseño y operaciones de aeródromos y helipuertos; y
Anexo 17	Seguridad e interferencia ilícita.

1.4 Cabe observar que el Convenio de Chicago no establece normas mínimas para la respuesta ni prevé sanciones en caso de que no se presten servicios de búsqueda y salvamento a la aviación, sino que confía en que los Estados Contratantes ofrecerán un servicio proporcional a las necesidades que estimen tener y a los recursos de que dispongan. También se da por supuesto que los países vecinos colaborarán en pro del bien común.

2 DISPOSICIONES EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

2.1 El Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR 1979) tiene por objeto proporcionar un marco para realizar operaciones de búsqueda y salvamento cuando se producen accidentes en el mar.

2.2 El Convenio SAR, enmendado, aclara las responsabilidades de los gobiernos y hace hincapié en la organización regional y en la coordinación entre las operaciones aeronáuticas y marítimas.

2.3 En los artículos I a VIII de dicho Convenio se examinan las obligaciones generales de las Partes en virtud del Convenio y las obligaciones o derechos de los buques contemplados en otros instrumentos internacionales.

2.4 Los capítulos y resoluciones que guardan relación con la gestión de los casos de emergencia en los que personas se encuentran en peligro en el mar, incluyen los siguientes:

Capítulo 1	Términos y definiciones;
Capítulo 2	Organización y coordinación de los servicios de búsqueda y salvamento;
Capítulo 3	Cooperación entre los Estados;
Capítulo 4	Procedimientos operacionales de los centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento; y
Capítulo 5	Prescripciones operacionales de los sistemas de notificación para buques.

SECCIÓN II

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL VOLUMEN II DEL MANUAL IAMSAR

1 Capítulo 1

- En el párrafo 1.10.3, se añade el texto nuevo siguiente después del apartado c). El texto añadido deberá aparecer como apartado d).

"1.10.3

- d) Por otra parte, el tipo de información que el portavoz del RCC puede hacer pública, dependiendo de las circunstancias específicas de la operación SAR incluye la siguiente, sin que esta lista sea exhaustiva:

motivo general de la operación SAR;

tipo de aeronave o buque involucrado;

propietario/operador de la aeronave o el buque (solamente después de que se haya informado al propietario/operador y se haya obtenido su consentimiento);

nombre del buque/número de vuelo (solamente después de que se haya informado al propietario/operador y se haya obtenido su consentimiento);

número de personas a bordo;

zona general objeto de la búsqueda;

número y tipos de aeronaves y buques dedicados a la búsqueda y número de horas de vuelo;

organización de la búsqueda por tierra o por mar (según proceda);

~~número de informes de que se ha avistado o se ha escuchado;~~

datos de otras autoridades que participan en la búsqueda;

número de contacto del pariente más cercano para obtener información;

número de contacto para obtener más información; y

número de contacto para la prensa."

2 Capítulo 2

- Se introducen los siguientes cambios en el párrafo 2.3 (el texto nuevo aparece subrayado y el texto que se propone suprimir aparece tachado) y se numeran los párrafos en consecuencia:
 - "2.3.1 Los buques se comunican con las radioestaciones costeras y entre sí en las frecuencias marítimas disponibles en las bandas MF, HF y VHF. El SMSSM (Sistema mundial de socorro y seguridad marítima) es obligatorio para todos los buques regidos por el Convenio SOLAS desde 1999. En el apéndice G del volumen I se facilita más información acerca del equipo que deben llevar los buques regidos por el Convenio SOLAS.
 - ~~2.3.3 El uso de 500 kHz para las transmisiones de socorro, seguridad y llamada en código Morse han sido muy populares históricamente y han contribuido frecuentemente a superar las barreras del idioma. Sin embargo, con la llegada de tecnologías más avanzadas, disminuye el uso de los 500 kHz. A partir de febrero de 1999 desaparecerán las prescripciones internacionales que obligan a los buques a utilizar esta frecuencia. Los periodos de silencio en esta frecuencia se observan durante tres minutos dos veces a la hora, empezando a los 15 y 45 minutos pasada la hora, para facilitar la recepción de las llamadas de socorro, y en los últimos 15 segundos de cada periodo para anunciar las transmisiones de socorro, urgencia o seguridad.~~
 - 2.3.43 La frecuencia de 2182 kHz, que es la frecuencia marítima internacional de socorro, seguridad y llamada en fonía, también se encuentra disponible en aeronaves designadas SAR. ~~En esta frecuencia se observan periodos de silencio durante tres minutos dos veces por hora, empezando por la hora y a los 30 minutos pasada la hora, para facilitar la recepción de las llamadas de socorro.~~
 - ~~2.3.5 *Radioalarmas en MF.* Varias estaciones de buque y costeras están equipadas para transmitir la señal de radioalarma en radiotelegrafía en 500 kHz o radiofonía en 2182 kHz mediante un dispositivo automático generador de señales. La señal acciona el dispositivo automático que da una alarma para llamar la atención de los operadores que no mantengan una escucha directa, y va seguida de una señal Morse "SOS SOS SOS" en 500 kHz en radiotelegrafía y las palabras habladas "MAYDAY MAYDAY MAYDAY" en 2182 kHz.~~
 - a) ~~La alarma radiotelegráfica de socorro consta de una serie de 12 rayas enviadas en un minuto, con una duración de cuatro segundos cada una y un intervalo entre rayas consecutivas de un segundo.~~
 - b) ~~La alarma radiotelefónica consiste en dos tonos de audiofrecuencia transmitidos alternativamente (parecidos al sonido de la sirena de dos tonos utilizado por algunas ambulancias). Se envía continuamente durante un periodo que dura de 30 segundos a un minuto. Un tono continuo largo al final de la alarma significa que la señal se originó en una estación costera y no en una estación de buque.~~

- e) ~~Las radioalarmas únicamente pueden utilizarse para anunciar:
que está a punto de seguir una llamada o mensaje de socorro; o
la transmisión de una advertencia meteorológica urgente; o
la pérdida de una persona por la borda, cuando se necesite la ayuda de otros buques y no puede obtenerse satisfactoriamente utilizando únicamente la señal de urgencia.~~
- d) ~~Están prohibidas las pruebas de las radioalarmas."~~

3 Apéndice G

- En el segundo párrafo de la sección G.2.15, se añade el texto nuevo siguiente:

"Equipo de comunicaciones. A ser posible, todas las aeronaves irán equipadas para mantener buenas comunicaciones con sus respectivos CCS (RCC) y SCS (RSC) (tanto directa como indirectamente) y con otros medios SAR. Las aeronaves SAR, y en particular las que intervengan en búsquedas oceánicas, deberán estar dotadas del equipo necesario para comunicarse con los buques o con las embarcaciones de supervivencia. También deberán poder comunicarse con los supervivientes en el Canal 16 de ondas métricas con modulación de frecuencias (156,8 MHz) y en ondas métricas con modulación de amplitud (121,5 MHz y 123,1 MHz). Los coordinadores SAR examinarán la posible necesidad de que se establezcan comunicaciones entre las aeronaves y las unidades de superficie en sus regiones de búsqueda y salvamento, y garantizarán que dicha necesidad puede satisfacerse incluso para aeronaves que no puedan comunicarse directamente en frecuencias marítimas. Normalmente, los CCS (RCC) deberán facilitar una vía de comunicación entre la aeronave y las unidades de superficie directamente o con otros medios. Deberá alentarse a las embarcaciones SAR y a los buques de Estado a que se comuniquen directamente en frecuencias aeronáuticas. Los buques de pasaje regidos por el Convenio SOLAS deberán contar con esta prestación."

- En el segundo párrafo de la sección G.3.9, se añade el texto nuevo siguiente:

"Comunicaciones. En principio, las necesidades de las embarcaciones SAR en lo referente a comunicaciones no difieren de las relativas a las aeronaves SAR, siendo esenciales las buenas comunicaciones con los CCS (RCC), SCS (RSC) y otras unidades SAR. Todas las unidades SAR tendrán que disponer de medios de radiocomunicación para establecer comunicación y mantener la escucha radioeléctrica en la frecuencia internacional de socorro que esté utilizando el buque o la embarcación en peligro. Para comunicarse con los CCS (RCC) y las unidades de salvamento, el equipo de radio deberá tener capacidad para funcionar en las frecuencias de banda media/alta y ondas métricas/decimétricas.). Los coordinadores SAR examinarán la posible necesidad de que se establezcan comunicaciones entre las aeronaves y las unidades de superficie en sus regiones de búsqueda y salvamento, y garantizarán

que dicha necesidad puede satisfacerse incluso para aeronaves que no puedan comunicarse directamente en frecuencias marítimas. Normalmente, los CCS (RCC) deberán facilitar una vía de comunicación entre la aeronave y las unidades de superficie directamente o con otros medios. Deberá alentarse a las embarcaciones SAR y a los buques de Estado a que instalen el equipo que les permita comunicarse directamente en frecuencias aeronáuticas. Los buques de pasaje regidos por el Convenio SOLAS deberán contar con esta prestación. En el capítulo 2 se trata la selección de las radiofrecuencias."

SECCIÓN III

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL VOLUMEN III DEL MANUAL IAMSAR

1 Sección 2

- Se añade el texto que se indica a continuación en la página 2-46, al final del capítulo "Relación con los medios de comunicación":

"Por otra parte, el tipo de información que el portavoz del RCC puede hacer pública, dependiendo de las circunstancias específicas de la operación SAR incluye la siguiente, sin que esta lista sea exhaustiva:

motivo general de la operación SAR;

tipo de aeronave o buque involucrado;

propietario/operador de la aeronave o el buque (solamente después de que se haya informado al propietario/operador y se haya obtenido su consentimiento);

nombre del buque/número de vuelo (solamente después que se haya informado al propietario/operador y se haya obtenido su consentimiento);

número de personas a bordo;

zona general objeto de la búsqueda;

número y tipos de aeronaves y buques dedicados a la búsqueda y número de horas de vuelo;

organización de la búsqueda por tierra o por mar (según proceda);

~~número de informes de que se ha avistado o se ha escuchado;~~

datos de otras autoridades que participan en la búsqueda;

número de contacto del pariente más cercano para obtener información;

número de contacto para obtener más información; y

número de contacto para la prensa."

2 Sección 3

- Se suprime en la página 3-11 el texto tachado siguiente:

~~"Radiotelegrafía (RT (WT))~~

- ~~• La radiotelegrafía es un servicio de Código Morse que funciona en las bandas marítimas de ondas hectométricas (MF) y decamétricas (HF). Para el alerta de socorro, se utilizan las frecuencias de 500 kHz y 8364 kHz.~~
- ~~• Después de febrero de 1999, los buques regidos por el Convenio SOLAS no estarán obligados a continuar este servicio.~~
- ~~• Este servicio supera las barreras idiomáticas, pero depende de radiooperadores idóneos.~~
- ~~• Las frecuencias radiotelegráficas de trabajo costera-buque son 425, 454, 458, 468, 480 y 512 kHz.~~
- ~~• Se da por supuesto que, durante sus horas de servicio, los buques mantienen la escucha radioeléctrica en 500 kHz durante tres minutos, dos veces cada hora, comenzando a las h + 15 y las h +45, a cargo de un operador con auriculares o altoparlante.~~
- ~~□ durante estos periodos de silencio, únicamente se permiten señales de socorro, urgencia o seguridad."~~

ANEXO 9

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](83)
(adoptada el [...] de 2007])**

**ADOPCIÓN DE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS TRANSMISORES DE
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DEL SIA (RESAR-SIA) DESTINADOS A
LAS OPERACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.886(21) sobre el Procedimiento para la aprobación e introducción de enmiendas a las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas, mediante la cual la Asamblea decidió que el Comité de Seguridad Marítima se encargara de adoptar y enmendar las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas,

RECONOCIENDO que se están introduciendo nuevos proyectos de radar que no emplean la tradicional tecnología por impulsos,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que los buques están dotados actualmente de un sistema de identificación automática (SIA),

TOMANDO NOTA de los resultados de los ensayos de funcionamiento de los transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA) que han comunicado los Gobiernos,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en su 11º periodo de sesiones, y por el Comité de Seguridad Marítima en su 83º periodo de sesiones,

1. ADOPTA la Recomendación sobre normas de funcionamiento de los transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA) destinados a operaciones de búsqueda y salvamento, que figura en el anexo de la presente resolución;
2. RECOMIENDA a los Gobiernos que se aseguren de que los RESAR-SIA destinados a operaciones de búsqueda y salvamento que se instalen el [1 de enero de 2009] o posteriormente se ajustan a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la presente resolución.

ANEXO

PROYECTO DE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS TRANSMISORES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DEL SIA (RESAR-SIA) PARA EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

1 INTRODUCCIÓN

El transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA), además de satisfacer las prescripciones de la recomendación pertinente del UIT-R y las prescripciones generales que figuran en la resolución A.694(17)*, se ajustará a las siguientes normas de funcionamiento.

2 GENERALIDADES

El RESAR-SIA podrá transmitir mensajes que indiquen la posición y proporcionen información estática y de seguridad de una unidad en peligro. Los mensajes transmitidos deberán ser compatibles con las instalaciones SIA existentes. Los mensajes transmitidos deberán ser reconocidos y visualizados por las unidades auxiliadoras en la zona de recepción del RESAR-SIA, y podrán distinguir claramente entre el RESAR-SIA y una instalación de SIA.

2.1 El RESAR-SIA:

- .1 podrá ser activado fácilmente por personal no calificado;
- .2 dispondrá de medios que impidan su activación involuntaria;
- .3 estará equipado con un dispositivo visual o audible, o ambos, para indicar que funciona correctamente;
- .4 se podrá activar y desactivar manualmente, si bien cabrá incorporar en él medios de activación automática;
- .5 podrá resistir caídas al agua desde una altura de 20 m sin sufrir daños;
- .6 será estanco a una profundidad de 10 m durante 5 minutos por lo menos;
- .7 conservará su estanquidad cuando se le someta a un choque térmico de 45°C en determinadas condiciones de inmersión;
- .8 podrá flotar (no necesariamente en una posición de funcionamiento) si no es parte integrante de la embarcación de supervivencia;
- .9 si puede flotar, llevará una rabiza flotante apropiada para servir de atadura que trabaje por largo;
- .10 no sufrirá excesivamente los efectos del agua de mar ni de los hidrocarburos;

* Publicación 60945 de la CEI.

- .11 será resistente al deterioro que pueda ocasionar la exposición prolongada a los rayos solares;
- .12 será de color amarillo/naranja muy visible en todas las superficies para que ello facilite su detección;
- .13 será liso por fuera de modo que no dañe la embarcación de supervivencia;
- .14 estará provisto de un medio a fin de que la antena del RESAR-SIA se emplace a una altura de al menos 1 m sobre el nivel del mar, y de instrucciones ilustradas;
- .15 será capaz de transmitir con un intervalo de notificación de 1 minuto o menos;
- .16 llevará una fuente interna de determinación de la situación y podrá transmitir su situación actual en cada mensaje;
- .17 podrá someterse a prueba por lo que respecta a todas sus funciones utilizando la información sobre ensayos específicos.

2.2 El RESAR-SIA llevará una batería de capacidad suficiente para funcionar durante 96 horas a temperaturas comprendidas entre -20°C y 55°C , y para permitir someter a prueba las funciones del equipo. El RESAR-SIA tendrá un identificador único para garantizar la integridad del enlace de datos en ondas métricas.

2.3 El RESAR-SIA estará proyectado de modo que pueda funcionar a temperaturas ambiente comprendidas entre -20°C y 55°C . Mientras esté estibado no sufrirá daños a temperaturas comprendidas entre -30°C y 70°C .

2.4 El RESAR-SIA podrá detectarse a una distancia de 5 millas marinas sobre el agua.

2.5 El RESAR-SIA continuará transmitiendo aunque la sincronización de situación y hora del sistema de determinación de la situación se pierda o falle.

2.6 El RESAR-SIA transmitirá en el plazo de 1 minuto después de su activación.

3 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Las características técnicas del RESAR-SIA se ajustarán a lo dispuesto en las recomendaciones pertinentes de la UIT.

4 ETIQUETADO

Además de los puntos especificados en la resolución A.694(17) sobre prescripciones generales, el equipo llevará claramente indicadas en su exterior:

- .1 breves instrucciones de manejo y ensayo; y
- .2 la fecha de renovación de la batería primaria utilizada.

ANEXO 10**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](84)
(adoptada el [...] de 2008)]****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo a los procedimientos para enmendar el anexo del Convenio, con excepción de las disposiciones del capítulo I,

HABIENDO EXAMINADO en su [84º] periodo de sesiones las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DISPONE, de conformidad con lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el [1 de julio de 2009] a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del mismo, las enmiendas entrarán en vigor el [1 de enero de 2010] una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

**PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULO III - DISPOSITIVOS Y MEDIOS
DE SALVAMENTO Y AL CAPÍTULO IV - RADIOCOMUNICACIONES
DEL CONVENIO SOLAS**

CAPÍTULO III

Regla 6

Comunicaciones

Se sustituye el párrafo 2.2 por el siguiente:

"2.2 *Dispositivos de localización de búsqueda y salvamento*

Todo buque de pasaje y todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 llevará por lo menos un dispositivo de localización de búsqueda y salvamento a cada banda. Todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 pero inferior a 500 llevará por lo menos un dispositivo de localización de búsqueda y salvamento. Dichos dispositivos de localización de búsqueda y salvamento se ajustarán a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización*. Los dispositivos de localización de búsqueda y salvamento** irán estibados en lugares desde los que se puedan colocar rápidamente en cualquier embarcación de supervivencia que no sea la balsa o las balsas salvavidas prescritas en la regla 31.1.4. Otra posibilidad es estibar un dispositivo de localización de búsqueda y salvamento en todas las embarcaciones de supervivencia que no sean las prescritas en la regla 31.1.4. En los buques que lleven por lo menos dos dispositivos de localización de búsqueda y salvamento y que estén equipados con botes salvavidas de caída libre, uno de los dispositivos de localización de búsqueda y salvamento irá estibado en un bote salvavidas de caída libre y el otro estará situado en las proximidades inmediatas del puente de navegación de modo que se pueda utilizar a bordo y esté listo para trasladarlo rápidamente a cualquiera de las otras embarcaciones de supervivencia."

Regla 26

Prescripciones complementarias aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado

Se sustituye el párrafo 2.5 por el siguiente:

"Las balsas salvavidas transportadas a bordo de los buques de pasaje de transbordo rodado irán provistas de un dispositivo de localización de búsqueda y salvamento a razón de un dispositivo por cada cuatro balsas salvavidas. El dispositivo de localización de búsqueda y salvamento estará instalado en el interior de la balsa de modo que su antena se

* Véanse la recomendación sobre normas de funcionamiento de los respondedores de radar para embarcaciones de supervivencia destinados a operaciones de búsqueda y salvamento, adoptada por la Organización mediante la resolución A.802(19), [enmendada] y la Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA) para embarcaciones de supervivencia, adoptada por la Organización mediante la resolución MSC...(83).

** Uno de estos dispositivos de localización de búsqueda y salvamento puede ser el prescrito en la regla IV/7.1.3.

encuentre a más de un metro sobre el nivel del mar cuando la balsa salvavidas esté desplegada, con la excepción de que para las balsas salvavidas reversibles con capota el dispositivo estará dispuesto de modo que los supervivientes puedan acceder al mismo e instalarlo fácilmente. Cada dispositivo de localización de búsqueda y salvamento estará dispuesto de modo que sea posible instalarlo manualmente cuando la balsa salvavidas esté desplegada. Las envolturas de las balsas salvavidas dotadas de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento estarán claramente marcadas.

CAPÍTULO IV

Regla 7

Equipo radioeléctrico: Generalidades

Se sustituye el subpárrafo 1.3 por el siguiente:

".3 un dispositivo de localización de búsqueda y salvamento que pueda funcionar en la banda en 9 GHz o en frecuencias reservadas para el SIA, el cual:"

ANEXO 11**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](84)
(adoptada el ...de 2008)****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE
LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio (en adelante denominado "el Protocolo de 1988"), relativo a los procedimientos para enmendar el Protocolo de 1988,

HABIENDO EXAMINADO en su 84º periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio y en el artículo VI b) del Protocolo de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988, las enmiendas al Protocolo de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DISPONE, de conformidad con lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988, que las enmiendas se considerarán aceptadas el [1 de julio de 2009] a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el [1 de enero de 2010] una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio y en el artículo VI del Protocolo de 1988, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1988;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo de 1988.

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

APÉNDICE

**MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**

(Nota: como varias enmiendas aún no han entrado en vigor ni han sido aprobadas con miras a su adopción, las referencias a los puntos existentes deben comprobarse en el momento de la adopción)

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

1 Se sustituye el punto 11.1 de la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P) por el texto siguiente:

"11.1 Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento
11.1.1 Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
11.1.2 Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA)"

2 Se sustituye el punto 6 de la sección 3 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P) por el texto siguiente:

"6 Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento del buque
6.1 Respondedor de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
6.2 Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA)"

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)

3 Se sustituye el punto 9.1 de la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E) por el texto siguiente:

"9.1 Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento
9.1.1 Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
9.1.2 Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA)"

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R)

4 Se sustituye el punto 6 de la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R) por el texto siguiente:

- "6 Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento del buque
- 6.1 Respondedor de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
- 6.2 Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA)"

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C)

5 Se sustituye el punto 10.1 de la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C) por el texto siguiente:

- "10.1 Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento
- 10.1.1 Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
- 10.1.2 Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA)"

6 Se sustituye el punto 6 de la sección 3 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque de carga (Modelo C) por el texto siguiente:

- "6 Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento del buque
- 6.1 Respondedor de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
- 6.2 Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA)"

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje (Modelo PNUC)

7 Se sustituye el punto 11.1 de la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje (Modelo PNUC) por el texto siguiente:

- "11.1 Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento
- 11.1.1 Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
- 11.1.2 Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA)"

8 Se sustituye el punto 6 de la sección 3 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje (Modelo PNUC) por el texto siguiente:

- "6 Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento del buque
- 6.1 Respondedor de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
- 6.2 Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA)"

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque nuclear de carga (Modelo CNUC)

9 Se sustituye el punto 10.1 de la sección 2 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque nuclear de carga (Modelo CNUC) por el texto siguiente:

- "10.1 Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento
- 10.1.1 Respondedores de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
- 10.1.2 Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA)"

10 Se sustituye el punto 6 de la sección 3 del Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buque nuclear de carga (Modelo CNUC), por el texto siguiente:

- "6 Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento del buque
- 6.1 Respondedor de radar de búsqueda y salvamento (RESAR)
- 6.2 Transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA)"

ANEXO 12**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](84)
(adoptada el [...] de 2008)]****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD
PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 1994 (CÓDIGO NGV 1994)**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.36(63), mediante la cual adoptó el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 1994 (en adelante denominado "el Código NGV 1994"), que ha adquirido carácter obligatorio en virtud del capítulo X del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante denominado "el Convenio"),

TOMANDO NOTA ASIMISMO del artículo VIII b) y la regla X/1.1 del Convenio relativos al procedimiento para enmendar el Código NGV 1994,

HABIENDO EXAMINADO en su 84º periodo de sesiones las enmiendas al Código NGV 1994 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Código NGV 1994 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DISPONE, de conformidad con lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el [1 de julio de 2009] a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del mismo, las enmiendas entrarán en vigor el [1 de enero de 2010] una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

**PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD
PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 1994 (CÓDIGO NGV 1994)
(ADEMÁS DE LAS ENMIENDAS PREVISTAS A LOS CAPÍTULOS III Y IV
DEL CONVENIO SOLAS EN RELACIÓN CON LA REVISIÓN DE
LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS RESAR)**

**CAPÍTULO 8
DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO**

8.2 Comunicaciones

Se sustituye el párrafo **8.2.1** actual por el siguiente:

- ".2 En cada banda de toda nave de pasaje de gran velocidad y de toda nave de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 se deberá llevar por lo menos un dispositivo de localización de búsqueda y salvamento. Dichos dispositivos de localización de búsqueda y salvamento se ajustarán a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización.² Los dispositivos de localización de búsqueda y salvamento irán estibados en lugares desde los que puedan colocarse rápidamente en cualquiera de las balsas salvavidas. Otra posibilidad es estibar un dispositivo de localización de búsqueda y salvamento en cada embarcación de supervivencia.

**CAPÍTULO 14
RADIOCOMUNICACIONES**

14.6 Equipo radioeléctrico: cuestiones generales

Se sustituye el subpárrafo **14.6.1.3** por el siguiente:

- .3 un dispositivo de localización de búsqueda y salvamento, el cual:

² Véanse la Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los respondedores de radar para embarcaciones de supervivencia destinados a operaciones de búsqueda y salvamento, adoptada por la Organización mediante la resolución A.802(19), [enmendada], y la Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA) para embarcaciones de supervivencia adoptada por la Organización mediante la resolución MSC...(83).

ANEXO 13**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...](84)
(adoptada el [...] de 2008)]****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD
PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000 (CÓDIGO NGV 2000)**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.97(73), mediante la cual adoptó el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (en adelante denominado "el Código NGV 2000"), que ha adquirido carácter obligatorio en virtud del capítulo X del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante denominado "el Convenio"),

TOMANDO NOTA ASIMISMO del artículo VIII b) y la regla X/1.2 del Convenio relativos al procedimiento para enmendar el Código NGV 2000,

HABIENDO EXAMINADO en su 84º periodo de sesiones las enmiendas al Código NGV 2000 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Código NGV 2000 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DISPONE, de conformidad con lo estipulado en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el [1 de julio de 2009] a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusar las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del mismo, las enmiendas entrarán en vigor el [1 de enero de 2010] una vez aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

**PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD
PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000 (CÓDIGO NGV 2000)
(ADEMÁS DE LAS ENMIENDAS PREVISTAS A LOS CAPÍTULOS III Y IV
DEL CONVENIO SOLAS EN RELACIÓN CON LA REVISIÓN DE
LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS RESAR)**

**CAPÍTULO 8
DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO**

8.2 Comunicaciones

Se sustituye el subpárrafo **8.2.1.2** del siguiente modo:

8.2.1 Las naves estarán provistas de los dispositivos radioeléctricos de salvamento siguientes:

- .2 En cada banda de toda nave de pasaje de gran velocidad y de toda nave de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 se deberá llevar por lo menos un dispositivo de localización de búsqueda y salvamento. Dichos dispositivos de localización de búsqueda y salvamento se ajustarán a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización.* Los dispositivos de localización de búsqueda y salvamento irán estibados en lugares desde los que puedan colocarse rápidamente en cualquiera de las balsas salvavidas. Otra posibilidad será estibar un dispositivo de localización de búsqueda y salvamento en cada embarcación de supervivencia.

**CAPÍTULO 14
RADIOCOMUNICACIONES**

14.7 Equipo radioeléctrico: cuestiones generales

Se sustituye el subpárrafo **14.7.1.3** actual por el siguiente:

- .3 un dispositivo de localización de búsqueda y salvamento, el cual:

* Véanse la Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los respondedores de radar para embarcaciones de supervivencia destinados a operaciones de búsqueda y salvamento, adoptada por la Organización mediante la resolución A.802(19), [enmendada], y la Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA) para embarcaciones de supervivencia adoptada por la Organización mediante la resolución MSC...(83).

ANEXO 14

**PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE UNIDADES DE PERFORACIÓN
(MODU) NECESARIAS EN RELACIÓN CON LA REVISIÓN DE
LAS NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS RESAR****Código de Unidades de Perforación (MODU)****CAPÍTULO 10***Dispositivos de salvamento***10.13 Dispositivos radioeléctricos de salvamento**

Se enmienda el subpárrafo **10.13.2** del siguiente modo:

"Dispositivo de localización de búsqueda y salvamento

10.13.2 Todos los botes salvavidas llevarán un dispositivo de localización de búsqueda y salvamento. Además, deberá haber disponibles en la unidad de perforación, como mínimo, dos dispositivos de localización de búsqueda y salvamento, estibados de modo que se puedan colocar rápidamente en cualquier balsa salvavidas. Todos los dispositivos de localización de búsqueda y salvamento satisfarán normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización*."

*

Véanse la Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los respondedores de radar para embarcaciones de supervivencia destinados a operaciones de búsqueda y salvamento, adoptada por la Organización mediante la resolución A.802(19), [enmendada], y la Recomendación sobre las normas de funcionamiento de los transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (RESAR-SIA) para embarcaciones de supervivencia adoptada por la Organización mediante la resolución MSC...(83).

ANEXO 15**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC [...](83)
(adoptada el [...] de 2007])****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LA RESOLUCIÓN A.802(19) SOBRE NORMAS DE
FUNCIONAMIENTO DE LOS RESPONDEDORES DE RADAR PARA
EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA DESTINADOS A
OPERACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.886(21) sobre el Procedimiento para la aprobación e introducción de enmiendas a las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas, mediante la cual la Asamblea decidió que el Comité de Seguridad Marítima se encargara de adoptar y enmendar las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en su 11º periodo de sesiones, y por el Comité de Seguridad Marítima en su 83º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas a la resolución A.802(19) sobre Normas de funcionamiento de los respondedores de radar para embarcaciones de supervivencia destinados a operaciones de búsqueda y salvamento;
2. RECOMIENDA a los Gobiernos que se aseguren de que los respondedores de búsqueda y salvamento (RESAR) destinados a operaciones de búsqueda y salvamento que se instalen el [1 de enero de 2009] o posteriormente se ajustan a normas de funcionamiento no inferiores a las especificadas en el anexo de la presente resolución.

ANEXO

PROYECTO DE NORMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS RESPONDEDORES DE
RADAR PARA EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA DESTINADOS A
OPERACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Se enmienda el párrafo 2.5 de la sección 2 del siguiente modo:

"2.5 Para la transmisión y la recepción se utilizará la polarización horizontal o la polarización circular*."

* Texto nuevo.

ANEXO 16

**ANTE PROYECTO DE DIRECTRICES SOBRE EL CONTROL DE
LOS BUQUES EN CASO DE EMERGENCIA**

Índice:

- 1 Introducción**
- 2 Finalidad**
- 3 Definiciones**
- 4 Orientaciones generales**
- 5 Directrices para el Estado ribereño**
- 6 Directrices para el capitán**
- 7 Directrices para los salvadores**

Nota: Las modificaciones propuestas con respecto al documento NAV 52/17/5 aparecen destacadas.

1 Introducción

1.1 Se reconoce que, en caso de emergencia, tiene que haber una línea de autoridad mando y control clara y el reparto de responsabilidades entre las partes debe ser inequívoco.

1.2 Hay dos cuestiones principales:

- la importancia de contar con una jerarquía de mando clara en caso de emergencia cuando deban realizarse los esfuerzos máximos por salvar vidas y bienes y prevenir la contaminación; y
- la tendencia creciente observada de tratar a los involucrados en un accidente como si hubieran cometido un delito; las presentes directrices contribuirán a aclarar uno de los problemas que se traducen en la criminalización de los navegantes y otras personas.

1.3 Cuando la seguridad de la vida humana esté en peligro, deberá aplicarse lo dispuesto en el Convenio SAR. Cuando un buque necesite asistencia pero la seguridad de la vida humana no esté en peligro, deberán aplicarse las presentes directrices.

2 Finalidad de las presentes directrices

2.1 La finalidad de las presentes directrices es facilitar un marco de autoridad a los Gobiernos Miembros, capitanes de buques, compañías, salvadores y otras partes involucradas en una emergencia marítima en el que pueden llevar a cabo su labor.

3 Definiciones

Buque necesitado de asistencia: buque en una situación tal que, sin ser una situación que requiera el rescate de las personas a bordo, sí pudiera provocar la pérdida del buque u originar un riesgo para el medio ambiente o para la navegación.

Manual IAMSAR: Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento.

Convenio de Intervención: Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969, y Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973.

Código IGS: Código Internacional de Gestión de la Seguridad, obligatorio en virtud de la regla 3.1 de capítulo XI del Convenio SOLAS.

MRCC: centro coordinador de salvamento marítimo.

MAS: servicio de asistencia marítima definido en la resolución A.950(23) de la Asamblea.

Convenio SAR: Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979.

4 Orientaciones generales

4.1 En la fase de búsqueda y salvamento (SAR) de una emergencia marítima, el Convenio SAR contempla que toda la coordinación de la respuesta SAR la se lleve a cabo desde tierra el RCC o por el coordinador jefe en el lugar del siniestro, que normalmente no será el capitán del buque en peligro. El Convenio SAR y el Manual IAMSAR no definen las responsabilidades del capitán del buque en peligro, si bien . Sin embargo, se parte de la premisa que el capitán permanece al mando del buque y se da por supuesta su cooperación en las labores de búsqueda y salvamento.

4.2 Una vez finalizada la fase de búsqueda y salvamento SAR en un caso de emergencia, si, por una parte, el buque sigue necesitado de asistencia, o, por otra, el buque no requiere evacuación pero está necesitado de asistencia, la función y las responsabilidades de las distintas partes están menos claras.

ANEXO 17**ANTEPROYECTO DE CIRCULAR MSC****ORIENTACIONES SOBRE LA SUPRESIÓN DE LA PRESCRIPCIÓN DE LLEVAR
INSTALACIONES DE RADIOTÉLEX (IDBE) A BORDO DE DETERMINADOS
BUQUES QUE NAVEGUAN EN ZONAS MARÍTIMAS A3**

1 El uso de radiotélex de banda estrecha (en adelante denominado IDBE) en las radiocomunicaciones marítimas en ondas decamétricas y hectométricas ha disminuido en los últimos años. En la práctica no ha sido fácil manejar el equipo de IDBE que se debe llevar a bordo y, debido a su uso muy limitado, los operadores han tenido dificultades para mantenerse al día en la utilización de dicho equipo.

2 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento, en su 9º periodo de sesiones celebrado en febrero de 2005, examinó esta cuestión y sus posibles repercusiones. El Subcomité llegó, entre otras, a las siguientes conclusiones:

- .1 no era necesario retener la IDBE por el motivo inicial, es decir, superar las dificultades resultantes del uso de idiomas distintos;
- .2 era necesario un sistema de ondas decamétricas que pueda transmitir datos de tierra a buque para difundir la ISM en las zonas marítimas A4;
- .3 se requería un sistema para las comunicaciones de carácter general en ondas decamétricas, capaz de transmitir datos para la comunicación de observaciones e informes de la situación, procedentes de los buques en las zonas marítimas A4;
- .4 se pueden suprimir las prescripciones relativas a la obligación de llevar equipo de IDBE en las zonas marítimas A3 a condición de que se prevea un periodo de transición adecuado y de que las instalaciones actuales no queden inmediatamente fuera de servicio por esta supresión; y
- .5 debido a que el uso de IDBE estaba mucho más difundido que la comunicación verbal, la IDBE no debería suprimirse inmediatamente en las zonas marítimas A4 para el seguimiento de las comunicaciones de socorro.

3 Teniendo en cuenta el uso limitado del radiotélex (IDBE) de ondas hectométricas y decamétricas, probablemente sea conveniente no obligar a los propietarios de buques existentes que naveguen en zonas A3 a conservar el equipo de IDBE de ondas decamétricas a bordo ni a asumir la responsabilidad de mantener actualizada la experiencia de los operadores en cuanto a la utilización del equipo. Además, dado que se espera que en unos pocos años se sustituya el sistema actual de radiotélex (IDBE) de ondas hectométricas y decamétricas por una o varias tecnologías apropiadas, no sería conveniente obligar a los buques nuevos que opten por efectuar transmisiones en ondas decamétricas en las zonas A3 a instalar equipo de IDBE, que probablemente quedaría obsoleto posteriormente.

4 Por lo tanto, los Gobiernos Miembros, teniendo en cuenta que la recepción de las transmisiones de ISM procedentes de la costa podrían depender para algunos buques de la recepción de ISM en forma de mensajes de radiotélex en ondas decamétricas, quizá consideren la posibilidad de alentar:

- .1 a los buques existentes que naveguen en zonas marítimas A3 y que opten por efectuar transmisiones en ondas decamétricas, según lo dispuesto en la regla IV/10.2.1.3 del Convenio SOLAS, a que desconecten y retiren sus instalaciones de radiotélex (IDBE) de ondas hectométricas y decamétricas; y
- .2 a que no se exija a los buques nuevos que opten por efectuar transmisiones en ondas decamétricas en la zona A3 instalar equipo de radiotélex (IDBE) de ondas hectométricas y decamétricas.

ANEXO 18

**IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LARGO ALCANCE DE LOS BUQUES
LISTA PROVISIONAL DE LOS ACUERDOS QUE PUEDEN SER NECESARIOS**

Acuerdo				
Parte 1	Parte 2	Finalidad	Modelo	Observaciones
El Secretario General, en nombre de los Gobiernos Contratantes ³	La IMSO, como coordinador de la LRIT designado, a reserva de que la Asamblea de la IMSO garantice que se aplican el marco jurídico y los acuerdos administrativos, financieros y organizativos necesarios	Resultados de las funciones del coordinador de la LRIT	No	<p>Sólo es necesario un acuerdo, por lo que no se deben elaborar modelos.</p> <p>La práctica habitual de la Organización ha consistido en que el Secretario General negocie acuerdos entre la OMI y otras organizaciones en el marco de las decisiones del órgano competente de la OMI, según proceda.</p> <p>La elaboración del acuerdo podrá comenzar cuando se conozcan las decisiones conexas del siguiente periodo de sesiones extraordinario de la Asamblea de la IMSO.</p> <p>En vista del número creciente de Estados que pasan a ser Gobiernos Contratantes, deberá examinarse el modo en el que el Estado que experimenta dicha transición está vinculado mediante el acuerdo tras la conclusión de este último.</p>

³ Son los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS de 1974.

Acuerdo				
Parte 1	Parte 2	Finalidad	Modelo	Observaciones
El Secretario General, en nombre de los Gobiernos Contratantes	Entidad (Estado o entidad pública o privada)	Creación del Intercambio internacional de datos LRIT	No	<p>Sólo es necesario un acuerdo, dado que, de acuerdo con la hipótesis de funcionamiento, sólo se establecerá un centro internacional de datos LRIT, por lo que no habrá que elaborar modelos.</p> <p>La estructura y el contenido del acuerdo dependerán hasta cierto punto de quién presta el servicio (por ejemplo, un Estado o una entidad pública o privada).</p> <p>Además, en el caso de las entidades privadas, deberá examinarse dónde están establecidas y la ubicación física real del centro (incluido cualquier sistema auxiliar).</p> <p>Deberá examinarse la cuestión relativa a la protección de la información que se guarda en el centro (o en el intercambio) respecto de cualquier tipo de proceso judicial.</p> <p>Puede ser necesario un acuerdo separado con el Estado en el que se encuentre físicamente el centro (o el intercambio).</p> <p>El texto del acuerdo debe ser aceptado por el MSC ampliado antes de su firma.</p>

Acuerdo				
Parte 1	Parte 2	Finalidad	Modelo	Observaciones
El Secretario General, en nombre de los Gobiernos Contratantes	Entidad (Estado o entidad pública o privada)	Creación del Intercambio internacional de datos LRIT	No	--- ídem ---
Gobierno Contratante	Centro internacional de datos LRIT	Servicios en calidad de Centro de datos LRIT	Sí	<p>La existencia de un acuerdo modelo permitirá que los Gobiernos Contratantes que no constituyan centros nacionales o regionales de datos LRIT o sean Parte de uno en régimen de cooperativa puedan establecer en un plazo corto una relación de trabajo con el Centro internacional de datos LRIT utilizando el acuerdo modelo recomendado.</p> <p>Es necesaria la normalización para que el sistema LRIT funcione.</p>
El Secretario General, en nombre de los Gobiernos Contratantes	Centros de datos LRIT (nacionales, regionales, en régimen de cooperativa e internacionales)	Acceso al Plan de distribución de datos LRIT	[Sí]	<p>Deberá examinarse la determinación en el ámbito del MSC de las enmiendas y condiciones necesarias, evitando así la necesidad de acuerdos detallados mediante los cuales se reglamente el asunto.</p> <p>Es necesaria la normalización para que el sistema LRIT funcione.</p>
El Secretario General, en nombre de los Gobiernos Contratantes	Intercambio internacional de datos LRIT	Acceso al Plan de distribución de datos LRIT	[Sí]	--- ídem ---

Acuerdo				
Parte 1	Parte 2	Finalidad	Modelo	Observaciones
Gobierno Contratante	Centro nacional de datos LRIT	Prestación de servicios	No	Cuestión de carácter interno entre el Gobierno Contratante interesado y el Centro de datos LRIT.
Gobierno Contratante	Centro regional de datos LRIT	Prestación de servicios	No	Cuestión de carácter interno entre los Gobiernos Contratantes que constituyan el Centro de datos LRIT.
Gobierno Contratante	Centro de datos nacional o regional LRIT que presta servicios como Centro de datos LRIT en régimen de cooperativa	Prestación de servicios	No	<p>Cuestión destinada a la negociación entre los Gobiernos Contratantes que constituyan el Centro nacional o regional de datos LRIT y los Gobiernos Contratantes que deseen la prestación de servicios en régimen de cooperativa.</p> <p>En el caso de los Centros regionales de datos LRIT, es necesario aclarar si el acuerdo se concluirá entre los Gobiernos Contratantes interesados (como Parte 1) y los Gobiernos Contratantes que constituyan el centro de datos (como Parte 2) o con el Centro regional de datos LRIT en calidad de entidad (como Parte 2).</p> <p>El acuerdo modelo entre los Gobiernos Contratantes y el Centro internacional de datos LRIT podrá tener cierta utilidad.</p>

ANEXO 19

LRIT - CUESTIONES RELACIONADAS CON LA FACTURACIÓN Y LOS COSTOS

Visión general

El Grupo especial de trabajo sobre los aspectos técnicos de la LRIT se reunió del 12 al 16 de febrero en Londres, bajo la presidencia del Sr. Sam Ryan (Canadá). Uno de los puntos que debatió el Grupo, de conformidad con lo dispuesto en su mandato, fue el de la norma técnica sobre costos y facturación.

El Grupo examinó las diversas situaciones que podrían darse con respecto a las transacciones para empezar a determinar dónde cabe la posibilidad de que surjan problemas de costos y facturación. Aunque se avanzó en la cuestión, el Grupo vio con toda claridad que era necesario disponer de más orientaciones para poder emprender un análisis más exhaustivo.

Como parte del punto de trabajo relativo a la norma técnica sobre costos y facturación, el Grupo examinó y debatió las ocho preguntas sobre facturación recogidas en el anexo 2 del documento MSC 82/WP.10, así como las respuestas al respecto recogidas en los siguientes documentos:

- COMSAR 11/14/2, Respuestas sobre facturación, y
- COMSAR 11/14/5, Respuestas sobre facturación.

Si bien el Grupo reconoció que los debates sobre las orientaciones tendrían lugar en el COMSAR 11, en el que se adoptarían las decisiones pertinentes al respecto, se decidió que sería útil examinar todos los aspectos del sistema que podrían dar lugar a costos, examinar las cuestiones sobre facturación en cada punto y ofrecer asesoramiento al COMSAR siempre que fuera posible.

Se seguirá trabajando en las cuestiones técnicas relativas a los costos y a la facturación tanto desde la Secretaría como en reuniones posteriores del Grupo especial de trabajo.

Examen de los documentos COMSAR 11/14/2 y COMSAR 11/14/5

El Sr. Michael Rambaut (CIRM) introdujo el documento COMSAR 11/14/2, presentado por el CIRM, en el que se investigan las cuestiones relacionadas con la facturación y los costos de los servicios LRIT y se proponen respuestas a las cuestiones planteadas durante la reunión del Grupo de trabajo sobre la LRIT celebrada en el MSC 82. A continuación, el Sr. Alex Weller (Estados Unidos) introdujo el documento COMSAR 11/14/5, presentado por los Estados Unidos en respuesta a las cuestiones planteadas en el documento COMSAR 11/2/2 y en el anexo 2 del documento MSC 82/WP.10.

Seguidamente el subgrupo señaló los aspectos comunes en ambos documentos, subrayó las cuestiones en las que había divergencia de opiniones y las examinó con objeto de ofrecer orientaciones al COMSAR, según procediera. En general, el subgrupo observó el elevado grado de elementos comunes entre las respuestas de los dos documentos, lo cual se consideró un avance positivo en la evolución de la LRIT.

A continuación figura la lista de las ocho preguntas, cada una con las orientaciones conexas que el Grupo especial de trabajo sobre los aspectos técnicos remite al COMSAR 11.

P 1: ¿Se tiene intención de que los Gobiernos Contratantes paguen por cada transacción?

R 1: Orientación para el COMSAR

El Grupo especial de trabajo apoya las opiniones presentadas en los documentos COMSAR 11/14/2 y COMSAR 11/14/5 en el sentido de que es probable que los Gobiernos Contratantes paguen por cada transacción.

P 2: ¿Tendrán que hacer algún pago los Gobiernos Contratantes que no soliciten al sistema, incluidos los costos iniciales del Centro internacional de datos?

R 2: Orientación para el COMSAR

El Grupo especial de trabajo apoya las opiniones presentadas en los documentos COMSAR 11/14/2 y COMSAR 11/14/5 en el sentido de que si los Gobiernos Contratantes no utilizan el sistema, no tendrán que pagar por él, y en ello se incluyen los costos iniciales.

P 3: ¿Pueden beneficiarse los Gobiernos Contratantes del establecimiento unilateral de precios por la provisión de datos?

y

P 4: ¿Cómo puede determinarse un beneficio justo para las diversas entidades comerciales que proporcionarán servicios dentro del sistema LRIT, por ejemplo proveedores de servicios de aplicación?

R3 y R4: Orientación para el COMSAR

El Grupo especial de trabajo está de acuerdo en que, para que el sistema internacional LRIT funcione, los proveedores de servicios tienen que ver un beneficio lucrativo, y apoya la propuesta presentada por los Estados Unidos en el documento COMSAR 11/14/5, a saber, que el mercado debe ofrecer un margen de beneficio a las entidades comerciales, así como la opinión del CIRM de que debe haber una competencia justa y abierta.

El Grupo especial de trabajo apoya también la opinión manifestada en los documentos COMSAR 11/14/2 y COMSAR 11/14/5 de que no debe impedirse que los Gobiernos Contratantes fijen precios para la provisión de datos, siempre que lo hagan de forma justa, razonable, equitativa y sin ningún tipo de discriminación, y que el proceso de auditoría que lleve a cabo el coordinador LRIT permita ver los precios diferenciales (por oposición a ganancias) que apliquen los diferentes Gobiernos Contratantes.

El subgrupo no llegó a un consenso con respecto a la conveniencia de que haya una normalización del elemento de ganancia en una parte cualquiera del sistema LRIT.

P 5: ¿Puesto que los servicios SAR no pagan por la información del sistema LRIT que solicitan y reciben, ¿cómo se incluirán los costos indirectos que eso produzca en la totalidad del sistema LRIT?

R 5: Orientación para el COMSAR

El Grupo especial de trabajo apoya la opinión manifestada en los documentos COMSAR 11/14/2 y COMSAR 11/14/5 de que los costos de la LRIT han de ser gratuitos para las autoridades SAR, tal como se estipula en la norma de funcionamiento, y por tanto deben tratarse como un costo general del sistema LRIT, distribuido por todo el sistema y que absorberán los Gobiernos Contratantes que soliciten datos LRIT para una finalidad distinta de la búsqueda y salvamento, al igual que sucede con los gastos generales de otro tipo.

Se observó que en el seno de la OMI había precedentes para limitar la exposición de los costos en relación con el uso de los sistemas de comunicaciones para fines de búsqueda y salvamento. Si bien estos precedentes no se aplican directamente al caso de la LRIT, pueden indicar la dirección en la que buscar la solución para la LRIT. En consecuencia, el Grupo estimó que:

- 1) todos los informes LRIT que lleve a cabo un proveedor de servicios de comunicaciones (CSP) deben abonarse a la tasa normal, teniendo en cuenta que en ese punto del sistema no podrá identificarse si un informe concreto se utilizará para fines de búsqueda y salvamento;*
- 2) la provisión gratuita de datos LRIT para fines de búsqueda y salvamento a un servicio SAR debe ser limitada, con objeto de restringir los costos de proporcionar tal información; y*
- 3) una posible manera de limitar tal exposición de los costos, y a la vez ofrecer toda la información necesaria para iniciar una operación SAR, sería prescribir la información que se envía gratuitamente a un sondeo inicial de todos los buques dentro de un radio [fijo] [adecuado] de la posición, determinada por dátum, de la búsqueda y salvamento.*

P 6: ¿Será el costo por transacción el mismo para todos los que adquieran información LRIT de un mismo centro de datos?

R 6: Orientación para el COMSAR

El Grupo especial de trabajo apoya la opinión de que habrá variaciones en los costos entre proveedores que se incurran en diferentes puntos del sistema LRIT y que es una cuestión de principio determinar:

- si es conveniente contar con un sistema de precios diferencial*
- si es conveniente la recuperación de costos y/o la objeción de ganancias*
- el mecanismo más conveniente de facturación*

El Grupo especial de trabajo se compromete a seguir trabajando en la elaboración de posibles opciones de facturación con objeto de facilitar orientaciones al Comité para que su examen en el Grupo de trabajo interperiodos del MSC.

Además, el Grupo especial de trabajo observa que la información estaría sujeta a una auditoría por parte del coordinador LRIT y a examen por parte del Comité, lo cual permitirá efectuar comprobaciones y compensaciones en el sistema. Puede que valga la pena adoptar una actitud de "esperar y ver" para que las fuerzas de mercado establezcan los precios y que el Comité introduzca una reglamentación solamente en caso de que sea necesario.

P 7: En relación con los centros de datos, ¿quién pagará las notificaciones de la situación que no se soliciten?

R 7: Orientación para el COMSAR

El Grupo especial de trabajo apoya la opinión de esta pregunta es debatible, ya que en la regla V/19.1 se estipula que todos los buques a los que se aplica la regla deben transmitir cuatro notificaciones de situación por día. Por consiguiente, como en la respuesta recogida dentro del apartado R2, los Gobiernos Contratantes que tengan sus propios centros de datos regionales o formen parte de un centro de datos regional o en régimen de cooperativa, se harán cargo de todos los gastos generados, o de una proporción de éstos (para la obtención de la notificación básica de cuatro informes por día). Los Gobiernos Contratantes cuyos buques envíen informes al centro internacional de datos posiblemente no tengan gastos de funcionamiento, ya que el sistema internacional de LRIT costeará los gastos generados. En el caso del centro internacional de datos, puede que haya varias notificaciones por día que no hayan solicitado los Estados de abanderamiento, cuyos costes tendrán que distribuirse en todo el sistema (como gastos generales).

Para que el sistema funcione con eficacia, es necesario que el número de informes que no se hayan solicitado y que no se paguen se reduzca al mínimo.

P 8: ¿Cómo se sufragarán los costes del coordinador LRIT y los del intercambio internacional de datos y del centro internacional de datos?

R8: Orientación para el COMSAR

El Grupo especial de trabajo apoya la opinión de que los costos del coordinador LRIT son costos generales, pero solicita más orientaciones normativas a la OMI sobre cómo deben sufragarse el intercambio internacional de datos y el centro internacional de datos y cómo deben tratarse los costos generales en el sistema LRIT. Los costos de supervisión del sector deben ser sensatos, no introducir ningún tipo de discriminación, ser económicos y aplicarse de un modo justo y razonable.

Conclusiones

Ésta fue la primera reunión en la que se debatieron exhaustivamente las cuestiones relacionadas con los costos y la facturación. El Grupo intentó analizar las cuestiones principales y señalar los puntos de la red LRIT en los que se producirían costos mediante un examen de cada una de las posibles situaciones planteadas por las preguntas y respuestas en el sistema operacional LRIT. En general, el análisis fue fructífero, pero puso de manifiesto el elevado grado de complejidad de la estructura del sistema propuesto. Queda mucho por hacer para llegar a un entendimiento pleno de los costos, facturación y activos líquidos de la red LRIT. Una parte importante del análisis puede realizarse por correspondencia en el lapso interperiodos del Grupo. No ha sido posible en la reunión actual elaborar una estimación realista de los costos reales de ninguno de los elementos de costos identificados. El Grupo espera una pronta resolución de las cuestiones de orientación pendientes en relación con los costos y la facturación a fin de poder garantizar la implantación oportuna del sistema LRIT.

ANEXO 20

**PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y
ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL COMSAR 12**

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)		COMSAR 10/16, sección 3 COMSAR 11/18, sección 3
	.1 cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM	Indefinido	COMSAR 10/16, párrafos 3.1 a 3.4 COMSAR 11/18, párrafos 3.1 a 3.4
	.2 exención de las prescripciones sobre radiocomunicaciones	Indefinido	COMSAR 4/14, párrafos 3.38 a 3.41
2	Difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) (en colaboración con la UIT, la OHI, la OMM y la IMSO)		
	.1 disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos	Indefinido	COMSAR 10/16, párrafos 3.5 y 3.29 COMSAR 11/18, párrafos 3.5 a 3.22
3	Cuestiones tratadas por las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT	Indefinido	COMSAR 10/16, párrafos 4.3 a 4.6 y 4.13 a 4.20 COMSAR 11/18, párrafos 4.3 a 4.16
4	Cuestiones tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R	Indefinido	COMSAR 10/16, párrafos 4.1, 4.2 y 4.9 a 4.12 COMSAR 11/18, párrafos 4.1 a 4.2

Notas: ¹ "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.

² Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del COMSAR 12.

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR)
 (continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
5	Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)	Indefinido	COMSAR 10/16, sección 5 COMSAR 11/18, sección 5
6	Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM		
	.1 armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento	2007 [2008]	COMSAR 10/16, párrafos 6.1 a 6.16 COMSAR 11/18, párrafos 6.1 a 6.26
	.2 plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM	Indefinido	COMSAR 10/16, párrafos 6.27 a 6.41 COMSAR 11/18, párrafos 6.27 a 6.48
	.3 revisión del Manual IAMSAR	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.2; COMSAR 10/16, sección 8 COMSAR 11/18, sección 8
	.4 asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento	2007 [2008]	MSC 75/24, párrafo 22.29; COMSAR 10/16, párrafos 6.42 a 6.49 COMSAR 11/18, párrafos 6.49 a 6.51
7	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 78/26, párrafo 24.8

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR)
(continuación)

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.1	Enmiendas al capítulo IV del Convenio SOLAS conforme a los criterios formulados en la resolución A.888(21)	tres periodos de sesiones	MSC 72/23, párrafo 21.33.1.2
A.2	Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas	2007 [2008]	MSC 74/24, párrafo 21.25.1; COMSAR 10/16, sección 7 COMSAR 11/18, sección 7
A.3	Revisión de las normas de funcionamiento de los RESAR	2007	MSC 78/26, párrafo 24.26 COMSAR 10/16, sección 12
A.4	Enmiendas al Anexo IV del Reglamento de Abordajes (señales de peligro) (coordinado por el Subcomité NAV)	2007	MSC 81/25, párrafos 23.24 y 23.38
A.5	Directrices sobre el control de los buques en caso de emergencia (coordinado por el Subcomité NAV)	2007	MSC 81/25, párrafos 23.22 y 23.28 a 23.32
A.6	Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad (coordinado por el Subcomité DE)	2008	MSC 81/25, párrafo 23.45
A.7	Elaboración de una estrategia de navegación electrónica (coordinado por el Subcomité NAV)	2008	MSC 81/25, párrafos 23.34 a 23.37
B.1	Sustitución de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha (radiotélex) para las comunicaciones marítimas de socorro y seguridad en las bandas de ondas hectométricas y decamétricas	2008	MSC 81/25, párrafo 23.23

PROPUESTA DE ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL COMSAR 12*

Apertura del periodo de sesiones

- 1 Adopción del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)
 - .1 cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM
 - .2 disposiciones sobre la coordinación de los aspectos operacionales y técnicos de los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM), incluido el examen de los documentos conexos
- 4 Cuestiones relativas a las radiocomunicaciones marítimas tratadas por la UIT:
 - .1 cuestiones tratadas por la Comisión de Estudio 8 de radiocomunicaciones del UIT-R
 - .2 cuestiones tratadas por las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT
- 5 Servicios satelitarios (Inmarsat y COSPAS-SARSAT)
- 6 Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM
 - .1 armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento
 - .2 plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM
 - .3 asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento
- 7 Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas
- 8 Revisión del Manual IAMSAR

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

- 9 Sustitución de la telegrafía de impresión directa de banda estrecha (radiotélex) para las comunicaciones marítimas de socorro y seguridad en las bandas de ondas hectométricas y decamétricas
 - 10 Directrices para la determinación de limitaciones operacionales uniformes para las naves de gran velocidad
 - 11 Elaboración de una estrategia de navegación electrónica
 - 12 Programa de trabajo y orden del día del COMSAR 13
 - 13 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2009
 - 14 Otros asuntos
 - 15 Informe para el Comité de Seguridad Marítima
-