



SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES
Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
13º periodo de sesiones
Punto 14 del orden del día

COMSAR 13/14
6 febrero 2009
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

ÍNDICE

Sección	Páginas
1 GENERALIDADES	4
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	6
3 SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SMSSM)	7
4 CUESTIONES RELATIVAS A LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS TRATADAS POR LA UIT	13
5 SERVICIOS SATELITARIOS (INMARSAT Y COSPAS-SARSAT)	28
6 CUESTIONES RELATIVAS A BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, INCLUIDAS LAS RELACIONADAS CON LA CONFERENCIA SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DE 1979 Y LA IMPLANTACIÓN DEL SMSSM	29
7 AVANCES EN LOS SISTEMAS Y TÉCNICAS DE LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS	39
8 REVISIÓN DEL MANUAL IAMSAR	44
9 ELABORACIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA ACTUALIZAR EL EQUIPO DE NAVEGACIÓN Y COMUNICACIONES DE A BORDO	44
10 MEDIDAS PARA SALVAGUARDAR LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR	45
11 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL COMSAR 14	48
12 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2010	50

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.



EL CAMBIO CLIMÁTICO:
un desafío también para la OMI

Sección	Páginas
13 OTROS ASUNTOS	50
14 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ	52

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	PROYECTO DE CIRCULAR MSC – MANUAL CONJUNTO OMI/OHI/OMM RELATIVO A LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA (ISM) REVISADO
ANEXO 2	CIRCULAR COMSAR – ORIENTACIONES SOBRE LOS ALERTAS DE SOCORRO
ANEXO 3	DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 5B DEL UIT-R Y EL CIRM – PROPUESTA DE NUEVA "CLASE H de LSD" PARA LAS RADIO PORTÁTILES DE LSD DESTINADA PRINCIPALMENTE A ALERTAS Y COMUNICACIONES DE SOCORRO
ANEXO 4	DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 5B DEL UIT-R, LA AISM, EL COMITÉ TÉCNICO 80 DE LA CEI Y EL CIRM – TRANSMISOR DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA) (AIS-SART)
ANEXO 5	DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 5B DEL UIT-R – ESTADO REGLAMENTARIO DE LAS RADIOFRECUENCIAS DEL SIA PARA LA CONFERENCIA MUNDIAL DE RADIOCOMUNICACIONES DE 2011 DE LA UIT (CMR-11)
ANEXO 6	ANTEPROYECTO DE POSTURA DE LA OMI SOBRE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DE LA CMR-11 QUE GUARDAN RELACIÓN CON ASPECTOS DE INTERÉS PARA LOS SERVICIOS MARÍTIMOS
ANEXO 7	DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 5B DEL UIT-R – IMPLANTACIÓN DE LA RESOLUCIÓN 355 (CMR-07) SOBRE EL MANUAL MARÍTIMO
ANEXO 8	MANDATO DEL GRUPO MIXTO DE EXPERTOS OMI/UIT EN CUESTIONES DE RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS
ANEXO 9	MANDATO Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE LA 16ª REUNIÓN DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO OACI/OMI
ANEXO 10	CIRCULAR COMSAR - MENSAJES DEL SIA RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD
ANEXO 11	PROYECTO DE CIRCULAR MSC - ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL MANUAL INTERNACIONAL DE LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS Y MARÍTIMOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (MANUAL IAMSAR)

- ANEXO 12 PROYECTO DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL COMSAR 14
- ANEXO 13 SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL SUBCOMITÉ EN RELACIÓN CON EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2008-2009

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento celebró su 13º periodo de sesiones del 19 al 23 de enero de 2009 bajo la presidencia del Sr. C. Salgado (Chile).

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

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

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:

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL (OMAOC)
LIGA DE LOS ESTADOS ÁRABES
ACUERDO RELATIVO AL PROGRAMA INTERNACIONAL COSPAS-SARSAT
(COSPAS-SARSAT)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR
SATÉLITE (IMSO)
CONFERENCIA EUROPEA DE ADMINISTRACIONES DE CORREOS Y
TELECOMUNICACIONES (CEPT)

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
COMISIÓN ELECTROTÉCNICA INTERNACIONAL (CEI)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES
(IFSMA)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO (IMRF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CLIA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (INTERMANAGER)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)

Discurso de apertura del Secretario General

1.5 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura. El texto completo del discurso de apertura figura en el documento COMSAR 13/INF.8.

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.

1.7 La delegación de Indonesia, en nombre del Gobierno de la República de Indonesia, transmitió el sincero agradecimiento de su Gobierno por las expresiones de condolencia y apoyo que el Presidente, el Secretario General y varias delegaciones habían manifestado en relación con

el trágico accidente del M/N **Teratai Prima**. La delegación de Indonesia informó al Subcomité de que las autoridades de Indonesia habían llevado a cabo operaciones de búsqueda y salvamento las veinticuatro horas del día para encontrar supervivientes y reducir al mínimo las pérdidas de vidas humanas, y estaban adoptando todas las medidas necesarias para mejorar las normas de seguridad de sus transbordadores. Señaló que el transporte marítimo era fundamental en un país archipelágico como Indonesia. Con la asistencia de la OMI, Indonesia había llevado a cabo seminarios y cursillos para resolver los problemas que plantea el funcionamiento de los transbordadores y para incrementar la seguridad. Como miembro de la OMI, Indonesia siempre había prestado una gran atención a los esfuerzos por incrementar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente, en particular en la región.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.8 El Subcomité adoptó el orden del día (COMSAR 13/1) y acordó, en general, que la labor del Subcomité debía guiarse por las anotaciones al orden del día y el calendario provisionales (COMSAR 13/1/1), enmendados. El orden del día del periodo de sesiones, junto con la lista de documentos presentados para su examen en relación con cada punto del orden del día, figura en el documento COMSAR 13/INF.9.

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 84, NAV 54 y MSC 85, que se recogen en los documentos COMSAR 13/2 y COMSAR 13/2/1, 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 verbalmente, en relación con el punto 10 del orden del día, de las decisiones pertinentes del FAL 35, el cual se había celebrado la semana anterior.

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

2.3 El Subcomité recordó que el MSC 83, al examinar las Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares, había acordado que las Directrices debían seguirse estrictamente pero, tras reconocer que en determinadas circunstancias era necesaria cierta flexibilidad, acordó que:

- .1 las reuniones de los grupos de trabajo interperiodos y los grupos técnicos no debían celebrarse al mismo tiempo que las reuniones de comités o subcomités; y
- .2 si se constituían subgrupos de un grupo de trabajo, éstos deberían reunirse fuera de las horas normales de trabajo.

2.4 El Subcomité también recordó que el MSC 83 había acordado ampliar el plazo para la presentación de documentos **informativos** voluminosos, que podrán presentarse hasta nueve semanas antes de la reunión, en lugar de 13, si se envían en formato electrónico, y enmendar en consecuencia las Directrices de los Comités.

2.5 El Subcomité observó que el MSC 84 había tomado nota de que el MEPC 57 se había mostrado conforme con las decisiones del MSC 83, había aprobado el proyecto de enmiendas correspondiente (MSC 84/21, anexo) y había pedido a la Secretaría que preparara y distribuyera las Directrices de los Comités revisadas mediante la circular MSC-MEPC.1/Circ.2, que incluía las enmiendas aprobadas y sustituía a las Directrices existentes.

2.6 El Subcomité tomó nota además de que el procedimiento de organización del orden del día especificado en los párrafos 3.13 a 3.25 de las Directrices revisadas de los Comités debía aplicarse estrictamente, lo cual reduciría la necesidad de varios grupos en una reunión, así como de las reuniones interperiodos, de modo que los órdenes del día de todos los subcomités sean manejables.

3 SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SMSSM)

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL PLAN GENERAL DEL SMSSM

3.1 El Subcomité tomó nota del documento COMSAR 13/3 (Secretaría), en el que se informa de que, de conformidad con las instrucciones recibidas y utilizando la información proporcionada por los Gobiernos Miembros después de abril de 2008, la Secretaría había publicado, el 22 de julio de 2008, la circular GMDSS/Circ.10 para enmendar la circular GMDSS/Circ.9 (Plan general del SMSSM). Los Gobiernos Miembros que tras el COMSAR 12 facilitaron información incluida en la circular GMDSS/Circ.10 fueron Francia, Noruega y Sudáfrica.

3.2 El Subcomité tomó nota también de que entre el momento en que se publicó la circular GMDSS/Circ.10 hasta la publicación del documento COMSAR 13/3, la Secretaría había recibido información actualizada de Australia, Grecia, Singapur y Sudáfrica.

3.3 El Subcomité tomó nota además de que desde la publicación del documento COMSAR 13/3 la Secretaría había recibido actualizaciones de Angola y Polonia. La Secretaría tenía previsto publicar la circular GMDSS/Circ.11 en marzo de 2009 tras la conclusión del 13º periodo de sesiones del Subcomité.

3.4 Tras tomar nota de la información anterior, el Subcomité volvió a pedir a los Gobiernos Miembros que comprobaran la exactitud de sus datos nacionales respectivos incluidos en la circular GMDSS/Circ.10 y en el documento COMSAR 13/3, que facilitaran a la Secretaría cualquier enmienda necesaria lo antes posible y respondieran a la circular MSC/Circ.684 en el caso de que no lo hubieran 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 tomó nota de que el MSC 85 había aprobado:

- .1 las enmiendas a la resolución A.705(17): "Difusión de información sobre seguridad marítima", para distribuirlas mediante la circular MSC.1/Circ.1287; y
- .2 las enmiendas a la resolución A.706(17), enmendada: "Servicio mundial de radioavisos náuticos", para distribuirlas mediante la circular MSC.1/Circ.1288,

y decidió que las enmiendas adoptadas entraran en vigor el 1 de enero de 2010.

Actividades desempeñadas por la Comisión sobre difusión de radioavisos a la navegación (CPRNW) y el Panel coordinador del servicio NAVTEX

3.6 Al examinar el documento COMSAR 13/3/3 (OHI), el Subcomité tomó nota con agradecimiento de los resultados de la 10ª reunión de la Comisión sobre difusión de radioavisos a la navegación (CPRNW) de la OHI, que se celebró del 25 al 29 de agosto de 2008.

3.7 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la delegación de la República Islámica del Irán sobre su intención de convertirse en coordinador de la subzona III propuesta para el mar Caspio. La delegación declaró que había examinado el asunto en estrecha colaboración con todas las partes nacionales interesadas y que presentaba su candidatura para coordinar la subzona propuesta. A tal efecto, la delegación de la República Islámica del Irán había presentado a la CPRNW 10, oficialmente a través de España como coordinador de la zona NAVAREA III, los detalles específicos de sus capacidades, recursos e infraestructuras en la zona mencionada.

3.8 El Subcomité tomó nota también de que el Presidente del Panel coordinador del servicio internacional NAVTEX, Sr. Steve Godsiff, se había jubilado en septiembre y de que los miembros del Panel habían refrendado unánimemente la designación del Sr. Tim Sewell como nuevo Presidente. El Subcomité felicitó al Sr. Sewell por su nombramiento y le deseó lo mejor en su nuevo cargo. El Subcomité invitó al nuevo Presidente del Panel coordinador del servicio NAVTEX a que transmitiera al Sr. Steve Godsiff el agradecimiento sincero del Subcomité por la labor realizada durante los últimos 10 años.

3.9 El Subcomité tomó nota además del informe del Presidente del Panel coordinador del servicio internacional NAVTEX (COMSAR 13/3/5), en el que se resumen las cuestiones actuales que está tratando el Panel y sus actividades desde el COMSAR 12.

Examen del Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima

3.10 El Subcomité examinó brevemente los documentos COMSAR 13/3/1 y COMSAR 13/3/1/Corr.1 (inglés solamente) (OHI y OMM), en el que figura una edición revisada del Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima.

3.11 La delegación de Chile, apoyada por otras delegaciones, propuso que la sección 7 del proyecto de manual se tradujera también al español. El Subcomité tomó nota de que era importante presentar la información facilitada en la sección 7 en francés y en español, a fin de cubrir los casos en los que los conocimientos del inglés sean insuficientes y a efectos de formación. Se tomó nota además de que la sección 7 facilitaba orientación y ejemplos detallados sobre la estructura y el texto que deben utilizarse en los radioavisos náuticos. La OHI y la OMM habían sugerido no traducir la sección 7 a otros idiomas, dado que esto iría en contra del objetivo de garantizar una mayor uniformidad al proporcionar una serie completa de ejemplos en el idioma en el cual se debería hacer la transmisión (COMSAR 13/3/1, párrafo 4). El Subcomité tomó nota también de la opinión de Francia, relativa a que la sección 7 del proyecto de manual debía traducirse también al francés. Por último, se tomó nota de la opinión de la Federación de Rusia, relativa a que la sección 7 debería traducirse a todos los idiomas oficiales.

3.12 El Subcomité acordó que era necesario traducir el texto de la sección 7 al español y al francés como idiomas de trabajo de la Organización, a fin de incluirlo en las publicaciones en dichos idiomas. El Subcomité acordó además que los ejemplos de mensaje en inglés deberían

incluirse también en un anexo aparte en las publicaciones en español y francés. El Subcomité decidió remitir los documentos COMSAR 13/3/1 y COMSAR 13/3/1/Corr.1 (inglés solamente) al Grupo de trabajo técnico para que continuara examinándolos.

Difusión de los servicios de ISM en el Ártico

3.13 El Subcomité recordó que el COMSAR 12 había vuelto a constituir el Grupo mixto de trabajo por correspondencia OMI/OHI/OMM sobre los servicios de ISM en el Ártico con el mandato siguiente:

teniendo en cuenta las propuestas de enmienda a las resoluciones A.705(17) y A.706(17), incluidas las decisiones pertinentes del COMSAR 10, el COMSAR 11 y el COMSAR 12, el Grupo mixto de trabajo por correspondencia OMI/OHI/OMM sobre los servicios de ISM en el Ártico debería examinar las siguientes cuestiones y formular observaciones y recomendaciones acerca de las mismas:

- .1 la retransmisión de mensajes de ISM por los coordinadores de zonas NAVAREA/servicios emisores para zonas METAREA en el Ártico, así como la coordinación y supervisión internacionales de dichos mensajes;
- .2 el examen de la propuesta de Inmarsat con miras a determinar la mejor solución para actualizar el Manual de definición del sistema Inmarsat (SDM) y establecer un calendario para la actualización de las terminales existentes del servicio SafetyNET a fin de permitir la recepción de ISM en las nuevas zonas NAVAREA, incluidas las actuales carencias de cobertura en el resto del mundo;
- .3 la determinación de un calendario de implantación de servicios plenos de ISM en el Ártico; y
- .4 la determinación de la formación, asistencia y apoyo necesarios para lograr que los servicios de ISM en el Ártico tengan capacidad operativa total, tal como habían pedido las Administraciones y proveedores de datos pertinentes,

y presentar su informe al COMSAR 13.

3.14 El Subcomité examinó brevemente el documento COMSAR 13/3/4 (Grupo mixto de trabajo por correspondencia OMI/OHI/OMM), en el que figuraba el informe de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia 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, y decidió remitir el examen pormenorizado del documento COMSAR 13/3/4 al Grupo de trabajo técnico.

Lista de coordinadores de zonas NAVAREA

3.15 Tras examinar brevemente el documento COMSAR 13/3/2 (OHI), en el que figura un proyecto de circular COMSAR con una lista revisada de coordinadores de zonas NAVAREA, el Subcomité decidió remitir este documento al Grupo de trabajo técnico.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO TÉCNICO

3.16 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo técnico que examinara los documentos COMSAR 13/3/1, COMSAR 13/3/1/Corr.1 (inglés solamente), COMSAR 13/3/2 y COMSAR 13/3/4, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, y que, en particular, examinara:

- .1 la propuesta de edición revisada del Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima, que figura en los documentos COMSAR 13/3/1 y COMSAR 13/3/1/Corr.1 (inglés solamente), y que elaborase un proyecto de circular MSC conexas para que el Comité la apruebe en su 86º periodo de sesiones;
- .2 la lista actualizada de coordinadores de zonas NAVAREA que figura en el documento COMSAR 13/3/2, y que ultimara un proyecto de circular COMSAR sobre la lista de coordinadores de zonas NAVAREA; y
- .3 las recomendaciones que se indican en el párrafo 9 del documento COMSAR 13/3/4 del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los servicios de ISM en el Ártico, y que formulara las observaciones y recomendaciones pertinentes,

y que informara al Pleno al respecto.

Informe del Grupo de trabajo técnico

3.17 Tras recibir y examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo técnico (COMSAR 13/WP.3, sección 3), el Subcomité la aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Propuesta de edición revisada del Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima

3.18 El Subcomité acordó que el prefacio del Manual conjunto debería incluir el siguiente texto adicional: "La resolución A.706(17): "Servicio Mundial de Radioavisos Náuticos", en su forma enmendada (MSC.1/Circ.1288), estipula en la sección 5.3.1 que "todos los radioavisos de NAVAREA, de subzona y costeros, se transmitirán solamente en inglés en los servicios internacionales NAVTEX y SafetyNET". Cuando este Manual se publique en idiomas distintos del inglés, los ejemplos de mensaje que figuran en la sección 7 deberían facilitarse también en inglés en un apéndice".

3.19 El Subcomité aprobó la edición revisada propuesta del Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima y las enmiendas adicionales propuestas, que figuran en el anexo 1, y encargó a la Secretaría que preparase un proyecto de circular MSC sobre el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima (ISM) revisado, para su examen y adopción por el Comité en su 86º periodo de sesiones.

Lista de coordinadores de zonas NAVAREA

3.20 El Subcomité examinó la lista actualizada de coordinadores de zonas NAVAREA presentada por la OHI (COMSAR 13/3/2) y aprobó la circular COMSAR.1/Circ.44: "Lista de coordinadores de zonas NAVAREA", con las enmiendas oportunas. El Subcomité encargó a la Secretaría que la distribuyera e invitó al Comité a que refrendara esta iniciativa.

Informe del Grupo mixto de trabajo por correspondencia OMI/OHI/OMM sobre los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM) en el Ártico

3.21 El Subcomité examinó el informe del Grupo mixto de trabajo por correspondencia OMI/OHI/OMM sobre los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM) en el Ártico, y:

- .1 tomó nota de la participación activa de los miembros del Grupo mixto de trabajo, por medio de las delegaciones nacionales, y de la continua coordinación con la Comisión sobre Difusión de Radioavisos a la Navegación de la OHI en toda la labor del Grupo mixto de trabajo;
- .2 refrendó la recomendación del Grupo mixto de trabajo de que, fuera de los límites de la cobertura de Inmarsat y NAVTEX, la IDBE en ondas decamétricas es el medio más factible para la difusión de ISM;
- .3 refrendó la recomendación del Grupo mixto de trabajo de que los planes de difusión en ondas decamétricas determinados para las zonas NAVAREA deberían utilizarse también para la difusión de información en las zonas METAREA;
- .4 refrendó la recomendación del Grupo mixto de trabajo para la difusión de mensajes mediante ondas decamétricas, para que cuando se necesite enviar los mensajes también por SafetyNET, a fin de evitar malentendidos, esos mensajes incluyan la nota "véase el mensaje xxx en ondas decamétricas";
- .5 refrendó la recomendación del Grupo mixto de trabajo de que se utilice la "dirección rectangular" para prestar servicios de ISM en el Ártico por conducto de Inmarsat-C, como mejor solución hasta que la modificación e inclusión de todas las líneas límite de las zonas NAVAREA/METAREA del Ártico puedan incorporarse en el Manual de definición del sistema (SDM);
- .6 refrendó la recomendación del Grupo mixto de trabajo de que haya una zona de duplicación, cuando es posible, de hasta 300 millas entre las zonas NAVAREA/METAREA del Ártico a fin de garantizar que los buques reciben la información pertinente antes de llegar a esas zonas NAVAREA/METAREA;
- .7 refrendó la recomendación del Grupo mixto de trabajo de que se lleven a cabo pruebas en condiciones reales de trabajo de las operaciones en las zonas NAVAREA/METAREA del Ártico en el marco temporal de 2009 y 2010, con el objetivo de marcar un hito con la declaración del "estado operacional pleno" en el COMSAR 15 en 2011; y
- .8 tomó nota de la participación activa de la Comisión sobre Difusión de Radioavisos a la Navegación de la OHI y la OMM en la prestación de asistencia para la formación y apoyo técnico a los nuevos coordinadores de las zonas NAVAREA y a los servicios emisores de las zonas METAREA del Ártico, respectivamente.

3.22 El Subcomité consideró necesario continuar la labor del Grupo mixto de trabajo por correspondencia OMI/OHI/OMM sobre los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM) en el Ártico y volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por la OHI*, con el siguiente mandato:

- .1 hacer un seguimiento de las pruebas de las zonas NAVAREA/METAREA en el Ártico, incluido el estado, la infraestructura, la vigilancia de los mensajes y la relación con los proveedores de información (por ejemplo, el Servicio internacional de vigilancia de hielos, las autoridades encargadas de las zonas METAREA, las autoridades de búsqueda y salvamento, las administraciones nacionales y otros coordinadores de zonas NAVAREA);
- .2 facilitar la coordinación de transmisiones en las frecuencias 518 kHz, 490 kHz y 4 209,5 kHz del NAVTEX a través del Panel coordinador del servicio internacional NAVTEX;
- .3 facilitar la coordinación de las transmisiones de mensajes SafetyNET a través del Panel internacional del servicio SafetyNET, identificando en particular posibles proveedores de servicio;
- .4 determinar los límites de las zonas NAVAREA/METAREA que se solapan al utilizar la dirección rectangular en el servicio SafetyNET;
- .5 elaborar un diagrama de cobertura NAVAREA/METAREA/NAVTEX en el Ártico, que incluya las zonas de servicio y las horas de transmisión;
- .6 hacer un seguimiento de los avances de Inmarsat en la actualización del Manual de definición del servicio; y
- .7 hacer un seguimiento de la situación en cuanto a formación, asistencia y apoyo para que los servicios de ISM en el Ártico alcancen su capacidad de funcionamiento,

presentar un informe al COMSAR 14.

*

Coordinador:

Sr. Peter M. Doherty
Presidente, IHO Promulgation of Radio Navigational Warnings Sub-Committee
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

INFORME DE LA 18ª REUNIÓN DE LA COOPERACIÓN REGIONAL EN EL MAR BÁLTICO Y EL MAR DE BARENTS SOBRE CUESTIONES DE INTERÉS PARA EL SUBCOMITÉ COMSAR (BBRC/COMSAR-18)

3.23 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por Noruega (COMSAR 13/INF.6), en la que se incluye el informe sobre las conclusiones de la 18ª reunión de la Cooperación regional en el mar Báltico y el mar de Barents sobre cuestiones de interés para el Subcomité COMSAR (BBRC/COMSAR-18).

4 CUESTIONES RELATIVAS A LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS TRATADAS POR LA UIT

CUESTIONES TRATADAS POR LAS COMISIONES DE ESTUDIO DE RADIOCOMUNICACIONES DEL UIT-R

4.1 El Subcomité recordó que el COMSAR 12 había:

- .1 aprobado una declaración de coordinación para el Grupo de trabajo 5B del UIT-R en relación con la recomendación M.493-12 del UIT-R, sobre las prestaciones de la llamada selectiva digital. En ella se reflejaba la opinión del COMSAR 12 de que, en consonancia con las orientaciones que figuran actualmente en la circular MSC/Circ.803, la especificación relativa al equipo de Clase D no debería incluir un grado excesivo de funcionalidad que fuera inapropiado para el uso previsto a bordo de buques no regidos por el Convenio SOLAS;
- .2 aprobado una declaración de coordinación para el Grupo de trabajo 5B del UIT-R sobre la retransmisión de mensajes relacionados con la seguridad con fines de socorro por equipo de Clase B del SIA, en la que se solicitaba que no se preconfiguren estos mensajes de socorro;
- .3 aprobado una declaración de coordinación para el Grupo de trabajo 5B del UIT-R sobre el identificador del transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART); y
- .4 acordado volver a establecer el Grupo mixto de expertos OMI/UIT para examinar las cuestiones de interés común y preparar la postura de la OMI que se presentará a la CMR-11.

4.2 El Subcomité tomó nota de que:

- .1 el Grupo mixto OMI/UIT de expertos se había reunido en la sede de la OMI del 10 al 12 de junio de 2008;
- .2 el NAV 54 había aprobado una declaración de coordinación para el Grupo de trabajo 5B del UIT-R sobre la detección por satélite de los mensajes del SIA, en la que se informaba al Grupo de trabajo 5B de que la OMI necesita examinar esta cuestión más a fondo antes de poder ofrecer orientaciones al respecto; y
- .3 el Grupo de trabajo 5B del UIT-R había celebrado su última reunión del 29 de octubre al 7 de noviembre de 2008.

Resultados de la cuarta reunión del Grupo mixto OMI/UIT de expertos en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas, 10 a 12 de junio de 2008

4.3 Al examinar el documento COMSAR 13/4 (Secretaría), en el que se exponen los resultados de la cuarta reunión del Grupo mixto OMI/UTI de expertos en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas, el Subcomité tomó nota de la información facilitada con respecto a:

- .1 la detección por satélite de los mensajes del SIA (véanse también los párrafos 4.12 a 4.15);
- .2 la implantación de la resolución 355 (CMR-07), relativa al Manual Marítimo (véanse también los párrafos 4.34 y 4.81 a 4.83);
- .3 la propuesta de nueva "Clase H de LSD" para la llamada selectiva digital (véanse también los párrafos 4.16 a 4.27); y
- .4 el análisis de los resultados (incluidas las resoluciones) de la CMR-07.

4.4 El Subcomité sancionó las medidas adoptadas por el Grupo de expertos al facilitar información a los correspondientes grupos de trabajo del UIT-R sobre cuestiones no controvertidas que debían señalarse con urgencia a la UIT.

4.5 El Subcomité decidió remitir a su Grupo de trabajo sobre cuestiones relacionadas con la UIT los siguientes asuntos:

- .1 el examen de la información de cuestiones de interés para los servicios marítimos que figuran en el orden del día de la CMR-11; y
- .2 el perfeccionamiento del anteproyecto de postura de la OMI con respecto a los puntos del orden del día de la CMR-11 que tratan de cuestiones relacionadas con los servicios marítimos.

Mandato del Grupo de trabajo técnico

4.6 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo técnico que, teniendo presentes las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno, examinara el párrafo 6 y el anexo 3 del documento COMSAR 13/4 y ultimara las enmiendas propuestas al proyecto de "diagrama de flujo para las orientaciones prácticas simplificadas sobre las llamadas de socorro iniciales" y a que examinara la propuesta de modificar el título, que pasaría a ser "Orientaciones sobre los alertas de socorro", y a que presentara un informe para su examen por el Pleno.

Informe del Grupo de trabajo

4.7 Tras examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo técnico (COMSAR 13/WP.3, párrafos 4.5 a 4.9), el Subcomité tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

4.8 El Subcomité aceptó el formato general del diagrama y el cambio del título a "Orientaciones sobre los alertas de socorro". Se consideraron de utilidad las siguientes revisiones:

- .1 suprimir el texto inmediatamente debajo del título (Botón de SOCORRO y llamadas de voz en radios e instalaciones satelitarias);
- .2 suprimir la primera flecha descendente debajo del botón rojo;
- .3 añadir al texto "utilizar el APARATO para las llamadas de voz" al lado del símbolo del aparato;
- .4 alinear la secuencia de información sobre la identidad del buque con la secuencia verbal y utilizar flechas horizontales que señalen al recuadro amarillo "MAYDAY MAYDAY MAYDAY" para mayor claridad, en lugar de utilizar un recuadro separado para la identidad del buque;
- 5 este cambio no afecta al texto español; y
- .6 este cambio no afecta al texto español.

4.9 El Subcomité aprobó las enmiendas propuestas y encargó a la Secretaría que preparara una circular COMSAR titulada "Orientaciones sobre los alertas de socorro", y la distribuyera con la signatura COMSAR.1/Circ.45, como figura en el anexo 2. El Subcomité invitó asimismo al Comité a que sancionara esta iniciativa.

Resultados de la reunión del Grupo de trabajo 5B del UIT-R, 29 de octubre a 7 de noviembre de 2008

4.10 Tras examinar el documento COMSAR 13/4/5 (Secretaría), en el que se exponen los resultados de la última reunión del Grupo de trabajo 5B del UIT-R, el Subcomité tomó nota de la información facilitada con respecto a:

- .1 el transmisor de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART) (véanse también los párrafos 4.30 a 4.33);
- .2 la nueva "Clase H de LSD" propuesta para la llamada selectiva digital (véanse también los párrafos 4.16 a 4.27);
- .3 la retransmisión de mensajes relacionados con la seguridad con fines de socorro;
- .4 el anteproyecto de revisión de la Recomendación M.1842 del UIT-R: "Características de los sistemas y equipos de radiocomunicaciones en bandas métricas para el intercambio de datos y correo electrónico en los canales del servicio móvil marítimo señalados en el apéndice 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones";
- .5 la implantación de la resolución 355 (CMR-07) sobre el Manual Marítimo (véanse también los párrafos 4.34 y 4.81 a 4.83);
- .6 las recomendaciones del UIT-R; y
- .7 la valiosa labor realizada por el Grupo mixto de expertos OMI/UIT.

4.11 El Subcomité decidió remitir la información relativa a los puntos del orden del día de la CMR-11, que figuran en los párrafos 13 a 20 del documento COMSAR 13/4/5, a su Grupo de trabajo UIT para que las examinara más a fondo.

Detección por satélite del SIA

4.12 Tras tomar nota de la información facilitada en el documento COMSAR 13/4/5, el Subcomité tomó nota también del documento COMSAR 13/INF.5 (Secretaría), en el que figura una declaración de coordinación del Grupo de trabajo 5B del UIT-R para la OMI y la AISM sobre la detección por satélite mejorada del SIA.

4.13 El Subcomité observó asimismo que el MSC 85 había examinado la cuestión de la detección por satélite del SIA (COMSAR 13/2/1, párrafos 4.26 a 4.34 del anexo). En el MSC 85 se había expresado las siguientes opiniones:

- .1 el concepto se encuentra aún en fase de desarrollo;
- .2 convendría investigar si esta cuestión podría incluirse la estrategia de navegación electrónica;
- .3 es necesario estudiar los aspectos relacionados con el uso comercial de los datos recibidos por los satélites;
- .4 es una opción para incrementar la seguridad y la protección marítimas;
- .5 el SIA no está concebido para la detección por satélite, y la tecnología aún se encuentra en su infancia;
- .6 la posible detección por satélite por el SIA en el futuro no es un sustituto, sino, cuando se estime que es factible, un complemento de la LRIT: y
- .7 debe ser el propio Comité quien se ocupe de ésta cuestión, y en esta fase sería prematuro especificar modificaciones del equipo de a bordo de la clase A del SIA.

Para concluir, el Comité decidió aplazar el examen de esta cuestión hasta su próximo periodo de sesiones e invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas al respecto al MSC 86 para su examen en relación con el punto del orden del día "Otros asuntos".

4.14 El Subcomité observó asimismo que la cuestión de la detección por satélite del SIA es una cuestión que le incumbe examinar, en principio, al Subcomité NAV. Varias delegaciones opinaron que es necesario que el Subcomité la examine asimismo en relación con la elaboración del anteproyecto de postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la CMR-11 que traten de cuestiones relativas a los servicios marítimos. El Subcomité tomó nota de la opinión de la delegación de Francia de que es necesario examinar la posible necesidad de disponer de canales adicionales para la detección por satélite del SIA y las condiciones que deberían aplicarse. Esta delegación subrayó que este era un aspecto de especial importancia dado el escaso tiempo disponible para contribuir a los estudios del UIT-R, como se solicita en la resolución 357 (CMR-07).

4.15 No obstante, la mayoría de las delegaciones opinaron que era necesario contar con una decisión política del MSC antes de que el Subcomité pudiera profundizar en el examen de esta cuestión. Por consiguiente, el Subcomité decidió aplazar cualquier debate sobre este tema hasta conocer los resultados del MSC 86.

Nueva "Clase H de LSD" para la llamada selectiva digital

4.16 Tras examinar brevemente los documentos COMSAR 13/4/1 (Secretaría), que contiene una declaración de coordinación del Grupo de trabajo 5B del UIT-R para la OMI y el CIRM sobre la nueva "Clase H de LSD" propuesta para la llamada selectiva digital, COMSAR 13/4/4 (Estados Unidos), en el que se alienta al Subcomité a responder afirmativamente a la declaración de coordinación de la UIT, COMSAR 13/4/9 (Canadá), en el que se formulan observaciones sobre el documento COMSAR 13/4 y, en particular, sobre la nueva "Clase H de LSD" propuesta para la llamada selectiva digital, y COMSAR 13/4/10 (Reino Unido), en el que se formulan observaciones sobre el documento COMSAR 13/4/4, el Subcomité decidió remitir la cuestión al Grupo de trabajo técnico para que éste la examinara más a fondo. También se decidió invitar al Grupo de trabajo SAR que facilitara al Grupo de trabajo técnico las orientaciones oportunas desde el punto de vista de la búsqueda y salvamento.

Mandato del Grupo de trabajo SAR

4.17 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo SAR que, teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno, examinara la cuestión de la nueva "Clase H de LSD" propuesta para las radios portátiles de llamada selectiva digital, basándose en los documentos COMSAR 13/4/1, COMSAR 13/4/4, COMSAR 13/4/9 y COMSAR 13/4/10 y que facilitara al Grupo de trabajo técnico las orientaciones oportunas desde el punto de vista de la búsqueda y salvamento.

Informe del Grupo de trabajo SAR

4.18 Tras examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo SAR (COMSAR 13/WP.2, párrafos 3.1 a 3.4), el Subcomité tomó nota de las orientaciones facilitadas al Grupo de trabajo técnico.

Mandato del Grupo de trabajo técnico

4.19 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo técnico que, teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno, examinara los documentos COMSAR 13/4/1, COMSAR 13/4/4, COMSAR 13/4/9 y COMSAR 13/4/10 sobre la nueva "Clase H de LSD" propuesta, y que preparara una declaración de coordinación para la UIT y el CIRM, teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas por el Grupo de trabajo SAR sobre esta cuestión, y a que presentara un informe para su examen por el Pleno.

Informe del Grupo de trabajo técnico

4.20 Tras examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo técnico (COMSAR 13/WP.3, párrafos 4.9 a 4.20), el Subcomité tomó nota de las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

4.21 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había examinado los documentos COMSAR 13/4/1, COMSAR 13/4/4, COMSAR 13/4/9 y COMSAR 13/4/10, teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas por el Grupo de trabajo SAR sobre la propuesta de nueva radio de mano de LSD (denominada Clase H), y opinó que era claramente necesario disponer de una radio de mano de ondas métricas con una gama apropiada de prestaciones LSD para su utilización en buques no regidos por los Convenios, que generalmente navegan a la vista de la costa. El objetivo es proporcionar una radio sencilla y económica de mano en ondas métricas, que permita:

- .1 iniciar una llamada de socorro por LSD y una llamada de socorro por radiotelefonía;
- .2 facilitar la situación de la unidad mediante un receptor integrado del SMNS; y
- .3 apoyar las comunicaciones de voz con los servicios de salvamento en caso de emergencia.

La inclusión de información precisa sobre la situación obtenida mediante el SMNS en las llamadas de socorro es vital para dar una respuesta rápida a los buques en situaciones de socorro. La capacidad de alerta por LSD también ofrece un enlace de comunicaciones más fiable que las llamadas de socorro de voz enviadas en el canal 16 de ondas métricas.

4.22 Estas radios de mano no duplicarán las funciones del equipo de comunicaciones en ondas métricas/LSD que es obligatorio llevar a bordo en virtud del SMSSM, aunque serían compatibles con los procedimientos del SMSSM. No serían adecuadas para sustituir a una instalación fija de LSD en ondas métricas, aunque en el futuro podrían sustituir a los radioteléfonos bidireccionales portátiles en ondas métricas prescritos para las embarcaciones de supervivencia. No obstante, el término "Clase H" podría prestarse a confusión, puesto que el tipo de equipo de que se trata no está previsto como elemento integrante del SMSSM sino como equipo que utiliza las prestaciones del SMSSM.

4.23 El Subcomité observó que el Grupo había tomado nota de las inquietudes planteadas en el Pleno, el Grupo de trabajo SAR y a las que se hace referencia también en los documentos COMSAR 13/4/1 y COMSAR 13/4/9, sobre las limitaciones operacionales, falsos alertas y competencia de los operadores.

4.24 El Subcomité se mostró preocupado con respecto a la manera de evitar confusiones cuando se intente identificar la fuente de un alerta de socorro procedente de radios de mano. Es probable que el personal las lleve consigo de un buque a otro periódicamente, en lugar de que se encuentren siempre a bordo de un determinado buque.

4.25 Sopesando todos los argumentos y teniendo presente el hecho de que ya se encuentran en funcionamiento radios de ondas métricas con prestaciones básicas de LSD, fabricadas con arreglo a la norma SC101 RTCM, el Subcomité opinó que sería ventajoso ofrecer al sector y a las organizaciones de normalización orientaciones claras sobre las prestaciones necesarias para garantizar que los servicios de búsqueda y salvamento puedan responder con prontitud y eficacia a los alertas de socorro.

4.26 El Subcomité aceptó la conclusión de que es conveniente contar con radios de mano en ondas métricas con algunas funciones de LSD, según se describen en el párrafo 7 del documento COMSAR 13/4/4, y opinó que las características más importantes de tales radios son las siguientes:

- .1 funcionamiento sencillo, que reduzca al mínimo la posibilidad de su utilización accidental;
- .2 adquisición de la situación mediante el SMNS;
- .3 identificación/registro de cada unidad individual a una persona (como ya se hace, por ejemplo, en Australia y el Reino Unido); y
- .4 un número mínimo de opciones suplementarias que no sean las prestaciones esenciales.

4.27 El Subcomité aprobó un proyecto de declaración de coordinación para el Grupo de trabajo 5B del UIT-R y el CIRM, que figura en el anexo 3, encargó a la Secretaría que lo enviara a la UIT y el CIRM, e invitó al Comité a que refrendara esta iniciativa.

Interferencia excesiva de las alarmas por LSD

4.28 El Subcomité examinó la información que figura en el documento COMSAR 13/4/9 (Canadá) de que la proliferación de radios de ondas métricas con prestaciones de LSD para sustituir a los radioteléfonos de ondas métricas puede crear una situación en la que varios aparatos de LSD a bordo de un buque pequeño hagan sonar una alarma al recibir cada aviso de mensaje de seguridad por LSD.

4.29 El Subcomité se hizo eco de este problema e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a presentar más información sobre esta cuestión, junto con posibles soluciones, en futuras reuniones del Subcomité y otros foros pertinentes.

Transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)

4.30 El Subcomité examinó brevemente el documento COMSAR 13/4/6 (Secretaría), en el que figura una declaración de coordinación del Grupo de trabajo 5B del UIT-R sobre los transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART), y decidió remitir la cuestión al Grupo de trabajo técnico para que éste la examinara más a fondo.

Mandato del Grupo de trabajo técnico

4.31 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo técnico que, teniendo presente las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno, examinara el documento COMSAR 13/4/6, que trata de los transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART), y preparara una declaración de coordinación para la UIT, la AISM, el Comité Técnico 80 de la CEI y el CIRM, y que presentara su informe para su examen por el Pleno.

Informe del Grupo de trabajo técnico

4.32 Tras examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo técnico (COMSAR 13/WP.3, párrafos 4.1 a 4.4), el Subcomité tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

4.33 El Subcomité aprobó la declaración de coordinación para la UIT, la AISM, el Comité Técnico 80 de la CEI y el CIRM que figura en el anexo 4, encargó a la Secretaría que la enviara a la UIT, la AISM, la CEI y el CIRM, e invitó al Comité a que sancionara esta iniciativa.

Implantación de la resolución 355 (CMR-07) sobre el Manual Marítimo

4.34 El Subcomité examinó brevemente el documento COMSAR 13/4/7, en el que figura una declaración del Grupo de trabajo 5B del UIT-R sobre la implantación de la resolución 355 (CMR-07) relativa al Manual Marítimo, y decidió remitir esta cuestión al Grupo de trabajo UIT, para que éste la examinara más a fondo.

CUESTIONES TRATADAS POR LAS CONFERENCIAS MUNDIALES DE RADIOCOMUNICACIONES DE LA UIT

4.35 El Subcomité recordó que el COMSAR 12 había aprobado una declaración de coordinación para la OHI y la ISO titulada: "Necesidades de protección de buques y puertos que deberá tener en cuenta la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT de 2011 (CMR-11)", en la que se solicitaba información específica de fondo sobre los aspectos de procedimiento y normalización pertinentes.

4.36 El Subcomité tomó nota de que en los párrafos 4.18 a 4.25 del anexo del documento COMSAR 13/2/1 (Secretaría), se facilita una visión general de la información facilitada al MSC 85 sobre las necesidades de espectro y posibles bandas de frecuencia para apoyar los sistemas de protección de los buques y los puertos y los sistemas mejorados de seguridad marítima, que se está examinando actualmente en el contexto de la elaboración del anteproyecto de postura de la OMI con respecto al punto 1.10 del orden del día de la CMR-11. El MSC 85 había observado que la información disponible no se consideraba suficientemente detallada, y sería necesario examinar esta cuestión más a fondo en el COMSAR 13 antes de que la pudiera ver el Comité, por lo que el Comité concluyó pidiendo a las delegaciones interesadas que presentaran propuestas al COMSAR 13 sobre esta cuestión, y amplió el plazo de presentación de documentos sobre esta cuestión únicamente hasta el 19 de diciembre de 2008.

4.37 El Subcomité examinó brevemente el documento COMSAR 13/4/2/Rev.1 (Secretaría), que contiene una declaración de coordinación revisada de la OHI sobre las necesidades de protección de buques y puertos en relación con la preparación de la postura de la OMI sobre el punto 1.10 del orden del día de la CMR-11, y decidió remitir la cuestión en su Grupo de trabajo UIT, para que éste la examinara más a fondo.

4.38 El Subcomité examinó también brevemente el documento COMSAR 13/4/3 (Secretaría), en el que figuraba una declaración de coordinación revisada de la ISO respecto de las necesidades de espectro radioeléctrico para los dispositivos de identificación por radiofrecuencia (RFID) utilizados en contenedores de carga para mejorar la identificación, el seguimiento y la vigilancia de los buques y la carga con fines de protección de buques y puertos, en relación con la preparación de la postura de la OMI con respecto al punto 1.10 del orden del día de la CMR-11, y decidió remitir esta cuestión a su Grupo de trabajo UIT, para que la examinara más a fondo.

4.39 Tras examinar brevemente el documento COMSAR 13/4/8 (Estados Unidos), en el que se ofrecía una visión general de las cuestiones marítimas relacionadas con el punto 1.10 del orden del día de la CMR-11 y se proponía un proyecto de declaración de coordinación de la OMI para el Grupo de trabajo 5B del UIT-R que trata del carácter de las dos radiofrecuencias existentes del SIA para la seguridad de la navegación y se invita a la UIT a que evalúe la designación adecuada

de las dos radiofrecuencias del SIA en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, el Subcomité decidió remitir esta cuestión a su Grupo de trabajo UIT para que la examinara más a fondo.

4.40 El Subcomité examinó también brevemente los documentos COMSAR 13/4/11 (Francia), que contiene información sobre las cuestiones marítimas relacionadas con el punto 1.10 del orden del día de la CMR-11, y COMSAR 13/4/12 (Francia), en el que se explica el método de elaboración de un orden del día para la CMR y se presenta también el calendario para la CMR-11. El Subcomité tomó nota de la opinión manifestada por el Reino Unido de que, teniendo presente el escaso tiempo disponible, es necesario que los Gobiernos Miembros interesados participen en la labor del Grupo mixto de expertos OMI/UIT, que se celebrará en el lapso interperiodos. Además, el Subcomité decidió remitir los documentos COMSAR 13/4/11 y COMSAR 13/4/12 al Grupo de trabajo UIT, para que los examinara más a fondo.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO UIT

4.41 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo UIT que examinara los documentos COMSAR 13/4, COMSAR 13/4/2/Rev.1, COMSAR 13/4/3, COMSAR 13/4/5, COMSAR 13/4/7, COMSAR 13/4/8, COMSAR 13/4/11 y COMSAR 13/4/12, teniendo en cuenta las decisiones, observaciones y propuestas del Pleno y a que examinara, en particular:

- .1 el documento COMSAR 13/4, y formulara observaciones y recomendaciones con respecto a las cuestiones de interés para los servicios marítimos que figuran en el orden del día de la CMR-11;
- .2 los documentos COMSAR 13/4, COMSAR 13/4/2/Rev.1, COMSAR 13/4/3, COMSAR 13/4/5, COMSAR 13/4/8 y COMSAR 13/4/11, y desarrollara el anteproyecto de postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la CMR-11 que contengan cuestiones relacionadas con los servicios marítimos, excepto las relativas a la detección por satélite del SIA, a la espera de la decisión que adopte el MSC 86 a este respecto;
- .3 el documento COMSAR 13/4/7, que trata de la implantación de la resolución 355 (CMR-07) relativa al Manual Marítimo, y formulara observaciones y recomendaciones, y preparara una declaración de coordinación para el Grupo de trabajo 5B del UIT-R; y
- .4 si es necesario mantener el Grupo mixto de expertos OMI/UIT, teniendo en cuenta el documento COMSAR 13/4/12, y en caso afirmativo, preparara un mandato para este Grupo (tras celebrar consultas con la Secretaría de la UIT, se ha acordado programar una reunión del Grupo de expertos del 23 al 25 de junio de 2009 en la sede la OMI),

y elaborara un informe para que el Pleno lo examine.

Informe del Grupo de trabajo UIT

4.42 Tras recibir y examinar el informe del Grupo de trabajo UIT (COMSAR 13/WP.4), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones 2011 (CMR-11)

Generalidades

4.43 El Subcomité tomó nota de las siguientes observaciones y recomendaciones sobre las cuestiones de interés para los servicios marítimos en el orden del día de la CMR-11 que guardan relación con la OMI.

Punto 1.2 del orden del día de la CMR-11

4.44 El Subcomité tomó nota de que el objetivo de este punto del orden del día y de la resolución 951, relacionada con este tema, es ofrecer mayor flexibilidad en la utilización del espectro mediante cambios o adaptaciones durante el marco reglamentario internacional de gestión del espectro. El Subcomité tomó nota de que el Grupo se había mostrado de acuerdo con el primer anteproyecto de postura de la OMI preparado por el Grupo mixto de expertos OMI/UIT en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas.

Punto 1.3 del orden del día de la CMR-11

4.45 El Subcomité tomó nota de que este punto del orden del día consiste en examinar las necesidades del espectro para el mando y control así como para detectar y evitar sistemas de aeronaves no tripuladas (SANT).

4.46 El Subcomité agradeció a la UIT la labor realizada a este respecto y apoyó este punto del orden del día. No obstante, el Subcomité opinó que la atribución de las frecuencias no debía afectar negativamente a los servicios marítimos de socorro y seguridad. Además, el Subcomité opinó que las Administraciones que estén estudiando la posibilidad de utilizar SANT con fines marítimos deberían comunicarlo a la OMI, según proceda.

Punto 1.5 del orden del día de la CMR-11

4.47 El Subcomité tomó nota de que la utilización de equipos de radiocomunicaciones por los servicios auxiliares de radiodifusión, conocidos habitualmente como periodismo electrónico (ENG), que funcionan en las bandas atribuidas a los servicios de radiodifusión, fijo y móvil, constituye hoy en día un elemento en la cobertura en tiempo real de eventos importantes en todos los países en los que las noticias en tiempo real se consideran importantes para el bien común, especialmente cuando se trata de catástrofes o posibles desastres que afecten a la seguridad pública. Existe una demanda creciente por parte de las audiencias en cuanto a la cantidad y calidad de la cobertura audiovisual del ENG, por lo que se está examinando la posibilidad de atribuir gran cantidad de espectro para permitir la armonización a escala mundial, lo que podría afectar a los servicios marítimos. Se enmendó en este sentido la información de fondo sobre el punto del orden del día.

Punto 1.7 del orden del día de la CMR-11

4.48 El Subcomité tomó nota de que el Grupo se había mostrado de acuerdo con el primer anteproyecto de postura de la OMI preparado por el Grupo mixto de expertos OMI/UIT en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas.

Punto 1.9 del orden del día de la CMR-11

4.49 El Subcomité recordó la decisión del COMSAR 12 de que era necesario conservar las frecuencias asignadas actualmente al SMSSM, puesto que la OMI no tiene intención de modificar las prescripciones aplicables a la IDBE y a la LSD en estos momentos y, por lo tanto, estas prescripciones deberían conservarse en el apéndice 15. El Subcomité observó que el espectro que tendría que seguir dedicado a IDBE y a LSD para satisfacer las necesidades funcionales de comunicaciones de socorro y difusión de información sobre seguridad marítima sólo supone una pequeña fracción de las bandas del apéndice 17, y la mayor parte de ellas quedaría libre para nuevas tecnologías digitales del servicio móvil marítimo.

4.50 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo 5B había elaborado un documento de trabajo para un anteproyecto de revisión de la recomendación UIT-R M.1798 sobre "Características de los equipos radioeléctricos de ondas decamétricas para el intercambio de datos digitales y correo electrónico en el servicio móvil marítimo". El Grupo de trabajo 5B había seguido también elaborando el texto propuesto para el proyecto de informe de la Reunión Preparatoria de la Conferencia para la CMR-11 sobre este punto del orden del día.

4.51 El Subcomité tomó nota de que el Grupo se había mostrado de acuerdo con el primer anteproyecto de postura de la OMI preparado por el Grupo mixto de expertos OMI/UIT en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas.

Punto 1.10 del orden del día de la CMR-11

Cuestiones relacionadas con el SIA

4.52 El Subcomité convino en que, en la actualidad, el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT sólo reconoce la función de seguridad del AIS-SART cuando funciona en las dos frecuencias del SIA. Para los demás fines, las frecuencias del SIA se comparten con los servicios móviles aeronáuticos y terrestres. Es necesario efectuar estudios normativos para reevaluar el carácter de dichas frecuencias, teniendo en cuenta que el SIA tiene una función buque-buque para evitar los abordajes.

4.53 El Subcomité aprobó la declaración de coordinación para el Grupo de trabajo 5B del UIT-R, que figura en el anexo 5, respecto de la falta de reconocimiento de dos radiofrecuencias existentes del SIA para la seguridad de la navegación, y en la que se pide a la UIT que evalúe la designación adecuada de dos radiofrecuencias del SIA en el Reglamento de Radiocomunicaciones. Se encargó a la Secretaría que la transmitiera a la UIT y se invitó al Comité a que refrendara esta iniciativa. Además, se enmendó en este sentido la postura de la OMI con respecto al punto 1.10 del orden del día.

4.54 El Subcomité acordó que convendría que el Subcomité de Seguridad de la Navegación examinara las cuestiones relacionadas con el carácter de las frecuencias del SIA, e invitó al Comité a que encargara al Subcomité NAV que examinara dichas cuestiones y asesorara al COMSAR 14 en consecuencia.

Cuestiones relacionadas con las comunicaciones de protección y la difusión de información sobre protección desde y hacia los buques

4.55 El Subcomité tomó nota de que el artículo 33 del Reglamento de Radiocomunicaciones describe los procedimientos operacionales para las comunicaciones marítimas de urgencia y seguridad, incluida la difusión de informaciones de seguridad marítima. Las comunicaciones de

protección y las transmisiones de información sobre protección marítima no se tratan explícitamente en el Reglamento de Radiocomunicaciones, pero este tipo de transmisiones quedarían probablemente incluidas en el ámbito de su artículo 33. Teniendo en cuenta que la protección se relacionaría con el movimiento y las necesidades de los buques y que parte de la información sobre protección puede clasificarse como urgente, la mayoría de estas transmisiones ya estarían cumpliendo las prescripciones del artículo 33 y se estarían efectuando a través de los sistemas del SMSSM. Quizás sea preciso aclarar esta cuestión en el artículo 33.

4.56 El Subcomité tomó nota también de que el Grupo había enmendado en este sentido la postura de la OMI con respecto al punto 1.10 del orden del día.

Necesidades de espectro para la identificación y protección de los contenedores que entran y salen de puertos internacionales y buques

4.57 El Subcomité tomó nota de que con el cada vez mayor número de contenedores de carga que entran y salen de puertos internacionales existía una necesidad creciente de identificarlos y protegerlos, del puerto de origen al puerto de destino. Esto requiere una tecnología que utilice un espectro de radiocomunicaciones que se encuentre habitualmente disponible y protegido en cualquier puerto y que acepte contenedores de cualquier país. El Comité Técnico 104 de la ISO está elaborando normas para los dispositivos de RFID utilizados a tal efecto en los contenedores, pero otras tecnologías dependientes del espectro, tales como las redes en malla que también se están desarrollando, también podrían ayudar a satisfacer dicha necesidad. La ISO (COMSAR 13/4/3) cree que una de las razones por las cuales el seguimiento de los contenedores ha tardado en adoptar las tecnologías RFID es la falta de una banda de frecuencias común que pueda utilizarse de manera económica a nivel mundial. La atribución de espectro en puertos es necesaria para la identificación y protección de los contenedores, y podría mejorar la efectividad y la interoperabilidad internacional de tales sistemas, sin causar interferencias en detrimento de otras aplicaciones del espectro fuera de los puertos. Puede que sea necesario efectuar estudios adicionales para evaluar la tecnología RFID actual y futura para los sistemas de contenedores de carga.

4.58 El Subcomité tomó nota además de la opinión de la delegación de la China de que sigue siendo necesario disponer de información y datos adicionales que demuestren la necesidad imperiosa de atribuir espectro adicional.

4.59 En vista de lo anterior, el Subcomité acordó solicitar orientaciones del Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores sobre la cuestión del seguimiento e identificación de los contenedores de carga, e invitó al Comité a que encargara al Subcomité DSC que examinara dicha cuestión y asesorara al COMSAR 14 en consecuencia. Se invitó también a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas pertinentes sobre esta cuestión en la próxima reunión propuesta del Grupo mixto de expertos OMI/UIT en junio de 2009 y en el COMSAR 14.

Modernización de los sistemas de comunicaciones de seguridad y protección a bordo del buque y en el puerto, incluida la navegación electrónica

4.60 El Subcomité recordó que tanto el Subcomité COMSAR como el Subcomité NAV están examinando tecnologías que podrían hacer necesaria la introducción de enmiendas en el Reglamento de Radiocomunicaciones, y quizá también nuevas atribuciones de espectro. Por ejemplo, el COMSAR 12 se había mostrado a favor de mantener abiertas las opciones en futuras deliberaciones sobre el desarrollo de la tecnología y el sistema radioeléctrico en ondas métricas, incluidas, pero sin limitarse a éstas, la retención de las comunicaciones telefónicas en frecuencia modulada,

posiblemente utilizando una separación de 12,5 kHz entre canales, la comunicación de datos y telefonía digital en banda estrecha utilizando una separación de 6,25 kHz entre canales y la comunicación de datos en banda ancha utilizando dos o más canales adyacentes de 25 kHz, utilizando tecnologías de datos digitales como infraestructura o directamente. Las limitaciones de 100 y 1 200 baudios que se imponen a las transmisiones NAVTEX y SafetyNET de Inmarsat-C en las frecuencias de 518 kHz han sido desde hace tiempo objeto de quejas de determinados usuarios y proveedores de información de seguridad marítima, y son posiblemente inadecuadas ante la necesidad creciente de medios gráficos para la navegación así como de información en materia de protección, meteorología y búsqueda y salvamento, particularmente a los efectos de su presentación en los sistemas visuales de navegación integrados de a bordo.

4.61 Por lo que respecta a la modernización del equipo de ondas métricas de a bordo, el Subcomité tomó nota de que el Grupo había opinado que los elementos clave enumerados en el informe del COMSAR 12 (COMSAR 12/15, párrafo 4.26) eran interesantes y debían estudiarse y desarrollarse en más detalle en el futuro.

4.62 El Subcomité tomó nota también a este respecto de que el Grupo había modificado en consecuencia la postura preliminar de la OMI sobre el punto 1.10 del orden del día.

4.63 El Subcomité refrendó la opinión de la OHI (COMSAR 13/4/2/Rev.1) de que quizá sea necesaria la atribución de espectro adicional para la difusión de más información que los cambios de los niveles de protección de los principales puertos y aguas costeras. El Subcomité acordó que las bandas de 495-505 kHz podrían resultar interesantes para la OMI en este contexto.

4.64 Por lo que respecta a la navegación electrónica, el Subcomité acordó pedir al Subcomité NAV que examinara la cuestión de las posibles necesidades futuras de espectro, e invitó al Comité a que encargara al Subcomité NAV que examinara dicha cuestión y asesorara al COMSAR 14 en consecuencia.

Punto 1.14 del orden del día de la CMR-11

4.65 El Subcomité observó que es necesario proteger no solamente las frecuencias de socorro, las bandas de guarda y las frecuencias utilizadas por el SIA, sino también todas las frecuencias de ondas métricas utilizadas por los servicios marítimos, que han de protegerse frente a la utilización de la banda de ondas métricas por el servicio de radiolocalización. Los radares que funcionan en la banda de ondas métricas causan muchas interferencias, por ello se ha invitado al Grupo de trabajo 5B a que estudie las características técnicas para proteger los servicios marítimos.

4.66 El Subcomité tomó nota también de que el Grupo se había mostrado de acuerdo con el primer anteproyecto de postura de la OMI elaborado por el Grupo mixto de expertos OMI/UIT en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas.

Punto 1.15 del orden del día de la CMR-11

4.67 El Subcomité tomó nota de que se había enviado una declaración de coordinación a los Grupos de trabajo 5A, 7D, 6A, 5C y 7B, en la que se indicaba que el Grupo de trabajo 5B tenía la intención de llevar a cabo estudios analíticos acerca de la compartición entre las aplicaciones del servicio de radiolocalización (entre 3 y 50 MHz para apoyar el funcionamiento de los radares oceanográficos en ondas decamétricas respecto del estado de la mar y las condiciones de oleaje) y los servicios actuales en las bandas identificadas como adecuadas para el funcionamiento de los

sistemas de radar oceanográficos en ondas decamétricas, y que tendrá en cuenta las características de los servicios actuales y mantendrá a los demás grupos de trabajo informados de los resultados.

4.68 El Subcomité tomó nota también de que el Grupo se había mostrado de acuerdo con el primer anteproyecto de postura de la OMI elaborado por el Grupo mixto de expertos OMI/UIT en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas.

Punto 1.17 del orden del día de la CMR-11

4.69 El Subcomité tomó nota de que el Grupo se había mostrado de acuerdo con el primer anteproyecto de postura de la OMI elaborado por el Grupo mixto de expertos OMI/UIT en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas.

Punto 1.18 del orden del día de la CMR-11

4.70 El Subcomité tomó nota de que el Grupo se había mostrado de acuerdo con el primer anteproyecto de postura de la OMI preparado por el Grupo mixto de expertos OMI/UIT en cuestiones de radiocomunicaciones marítimas.

Puntos 1.19 y 1.22 del orden del día de la CMR-11

4.71 El Subcomité observó que los puntos 1.19 y 1.22 del orden del día estaban estrechamente relacionados.

4.72 El Subcomité observó también que el Grupo de trabajo 5B había enviado una declaración de coordinación al Grupo de trabajo 1A acerca de la información sobre dispositivos de corto alcance necesaria para el punto 1.22 del orden del día de la CMR-11, en la que se hacía referencia a la conclusión de un estudio llevado a cabo en el Grupo de Tareas Especiales 1/8 del UIT-R (SM.2057) de que, en ausencia de restricciones, esos dispositivos de corto alcance pueden causar interferencias perjudiciales al servicio móvil marítimo, incluido el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), los servicios móviles aeronáuticos y los servicios de radiodeterminación.

4.73 El Subcomité tomó nota del proyecto de postura de la OMI con respecto al punto 1.19 del orden del día, y tomó nota además de que el Grupo no había podido llegar a un acuerdo sobre el proyecto de postura de la OMI con respecto al punto 1.22 del orden del día.

Punto 1.23 del orden del día de la CMR-11

4.74 El Subcomité recordó que, en el COMSAR 12, había examinado la propuesta de la IFSMA de conservar la herencia de la importante frecuencia de 500 kHz, y que había considerado que esta frecuencia podría aprovecharse mejor en el futuro. El Subcomité había opinado también que era necesario tener mucho cuidado para no perder el acceso a esta banda de frecuencia, que es sumamente importante y que actualmente se controla en el entorno marítimo.

4.75 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo 5B había enviado una declaración de coordinación al Grupo de trabajo 5A sobre los estudios relacionados con el punto 1.23 del orden del día de la CMR-11, en la que se indica que, antes de identificar las bandas de frecuencia preferidas para las atribuciones secundarias de aficionados en las bandas de 415-526,5 kHz, el servicio marítimo debía examinar las necesidades actuales y futuras respecto del espectro para la

seguridad de los buques y los puertos en el espectro marítimo existente para resolver el punto 1.10 del orden del día. Además, se observó que esa banda es actualmente también objeto de estudio para una mejora futura del sistema de seguridad de la navegación marítima (aplicaciones de la navegación electrónica).

Puntos 2 y 4 del orden del día de la CMR-11

4.76 Con respecto a la lista inicial de resoluciones y recomendaciones de interés elaborada por el Grupo mixto de expertos OMI/UIT (COMSAR 13/4, anexo 5 (anexos 1 y 2)), el Subcomité acordó que no era necesario modificar estos anexos.

Punto 8.2 del orden del día de la CMR-11

4.77 El Subcomité tomó nota de que el punto 8.2 del orden del día trataba de la elaboración de un orden del día preliminar para la próxima CMR que se celebrará en 2015. Si la OMI consideraba necesario incluir nuevos puntos en el orden del día de la CMR la Organización tendrá que asegurarse que las propuestas claramente definidas para la inclusión de estos nuevos puntos en el orden del día de la CMR-15 se ultiman a tiempo para el COMSAR 15 en 2011. Es necesario informar a los Gobiernos Miembros a tiempo para que incluyan estas propuestas en los documentos que presenten a la CMR-11.

4.78 El Subcomité tomó nota además de que era necesario informar directamente, tras el COMSAR 14 (marzo 2010), al Grupo de trabajo 5B del UIT-R sobre la situación de la postura de la OMI por lo que respecta a la CMR-11. Esto permitirá al Grupo de trabajo 5B incluir texto pertinente en el proyecto de informe de la RPC que el Grupo de trabajo 5B ultimaré en mayo de 2010. Por consiguiente, el Subcomité acordó invitar al Comité a que autorice a la Secretaría a enviar el proyecto de postura de la OMI, inmediatamente después del COMSAR 14 y antes de la celebración del MSC 87, al Grupo de trabajo 5B del UIT-R para informar a la UIT sobre la situación de la postura de la OMI por lo que respecta a la CMR-11.

4.79 El anteproyecto detallado de postura de la OMI con respecto a los puntos 1.2, 1.3, 1.5, 1.7, 1.9, 1.10, 1.15, 1.17, 1.18, 1.19, 1.22, 1.23, 2, 4 y 8.2 figura en el anexo 6.

4.80 El Subcomité alentó a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas pertinentes a la próxima reunión propuesta del Grupo mixto de expertos OMI/UIT en junio de 2009. Teniendo en cuenta que el COMSAR 14 tendrá que ultimar el proyecto de postura de la OMI, el Subcomité estimó que la próxima reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT será sumamente importante para seguir elaborando dicho proyecto de postura.

Implantación de la resolución 355 (CMR-07) relativa al Manual Marítimo

4.81 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo 5B del UIT-R había estado examinando la implantación de la resolución 355 (CMR-07) que trataba del contenido, formatos y periodicidad de las Publicaciones de Servicio relativas al servicio marítimo de la UIT. En ese contexto, el Subcomité tomó nota también de que el Manual Marítimo se estaba estudiando de nuevo y, de conformidad con la recomendación formulada por la 4ª reunión del Grupo mixto de expertos OMI/UIT, el Grupo de trabajo 5B había llegado a un acuerdo sobre la posible nueva estructura del Manual Marítimo, que se presentaría en dos volúmenes. Se preveía que el volumen 1 se utilizaría en el futuro como manual práctico a bordo de los buques. El volumen 2 sería una versión editada del Manual Marítimo actual. Se preveía que ese volumen fuera utilizado por las Administraciones, centros docentes, (M)RCC, organizaciones SAR, servicios de guardacostas, etc.

4.82 El Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a otras organizaciones marítimas a que realizaran las consultas necesarias y remitieran los resultados de estas consultas al Grupo de trabajo 5B lo antes posible, a fin de preparar el Manual Marítimo.

4.83 El Subcomité se mostró de acuerdo con la nueva estructura propuesta para el nuevo Manual Marítimo y aprobó la declaración de coordinación para el Grupo de trabajo 5B del UIT-R sobre esta cuestión, que figura en el anexo 7, encargó a la Secretaría que la transmitiera a la UIT, e invitó al Comité a que refrendara esta iniciativa.

Grupo mixto de expertos OMI/UIT

4.84 El Subcomité opinó que es necesario volver a constituir el Grupo mixto de expertos OMI/UIT para poder deliberar sobre las cuestiones de interés común y elaborar el documento sobre la postura de la OMI, a fin de presentarlo a la CMR-11. Por consiguiente, el Subcomité aprobó el proyecto de mandato que figura en el anexo 8 y la celebración de una reunión interperiodos del 23 al 25 de junio de 2009 en la sede de la OMI. El Subcomité invitó al Comité a que refrendara esta medida.

5 SERVICIOS SATELITARIOS (Inmarsat y Cospas-Sarsat)

5.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 85 había tomado nota de que la información recogida en la circular COMSAR.1/Circ.42: "Lista de coordinadores de las operaciones de las estaciones terrenas costeras en el sistema de Inmarsat", es una actualización rutinaria de la información facilitada por la IMSO, por lo que el Comité autorizó a la Secretaría a que revisara y publicara la circular COMSAR: "Lista de coordinadores de las operaciones de las estaciones terrenas costeras (ETC) en el sistema de Inmarsat" una vez al año sin someterla previamente a la aprobación del Subcomité.

5.2 El Subcomité tomó nota además de que la Secretaría, tras consultarlo con la IMSO, estaba revisando la circular COMSAR.1/Circ.42: "Lista de coordinadores de las operaciones de las estaciones terrenas costeras (ETC) en el sistema de Inmarsat" y se preveía que la circular COMSAR revisada se publicaría en febrero de 2009.

SERVICIOS DE INMARSAT

5.3 El Subcomité tomó nota con satisfacción de la información facilitada en el documento COMSAR 13/5/2 (IMSO), que contiene un análisis y una evaluación de la actuación de Inmarsat Global Ltd en cuanto a sus obligaciones relativas a la prestación de servicios marítimos dentro del SMSSM, bajo la supervisión de la IMSO, durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de octubre de 2008. Se estimó que, durante dicho periodo, Inmarsat ha seguido prestando un servicio de calidad suficiente para cumplir las obligaciones contraídas con respecto al SMSSM. La delegación de los Estados Unidos manifestó su agradecimiento por la información facilitada por la IMSO.

Lista de centros coordinadores de salvamento (RCC) conectados con estaciones terrenas terrestres (ETT) de Inmarsat

5.4 El Subcomité tomó nota del documento COMSAR 13/5, en el que se informa de que la Secretaría, en colaboración con Inmarsat, ha revisado la circular COMSAR/Circ.19: "Lista actualizada de los centros coordinadores de salvamento (RCC) conectados con estaciones terrenas terrestres (ETT) de Inmarsat". El Subcomité aprobó el texto revisado, teniendo en cuenta

la información actualizada facilitada por el Japón. Tras tomar nota de la petición de la delegación del Reino Unido, en la que se invitaba a los Gobiernos Miembros a que propusieran a Inmarsat las modificaciones necesarias en el anexo del documento COMSAR 13/5, el Subcomité encargó a la Secretaría que distribuyera la circular revisada mediante una circular COMSAR nueva que revocara la circular COMSAR/Circ.19, teniendo en cuenta las actualizaciones presentadas a Inmarsat. A fin de que los Gobiernos Miembros dispusieran de tiempo para presentar la información actualizada, se decidió distribuir la circular COMSAR revisada en abril de 2009.

5.5 Teniendo en cuenta de que se trata de una actualización rutinaria de la información facilitada por Inmarsat y que no es esencial que se informe al Subcomité de los cambios para que los apruebe, el Subcomité decidió autorizar a la Secretaría a que, en el futuro, revisara y publicara esta circular COMSAR (Lista actualizada de los centros coordinadores de salvamento (RCC) conectados con estaciones terrenas terrestres (ETT) de Inmarsat) una vez al año sin someterla previamente a la aprobación del Subcomité. Se invitó al Comité a que refrendara esta autorización.

SERVICIOS DE COSPAS-SARSAT

5.6 El Subcomité tomó nota con satisfacción de la información presentada en el documento COMSAR 13/5/1 (Cospas-Sarsat), en el que se facilita un informe del estado del sistema Cospas-Sarsat, incluidas sus operaciones, los segmentos espacial y terreno, las balizas, la base de datos internacional para el registro de radiobalizas de 406 MHz (IBRD), los falsos alertas y las interferencias.

5.7 El Subcomité tomó nota además del documento COMSAR 13/INF.7 (Cospas-Sarsat), en el que se facilita información sobre el documento C/S G.007 "*Handbook on Distress Alert Messages for RCCs, SPOCs and IMO Ship Security Competent Authorities*" (Manual de los mensajes de socorro para los RCC, puntos de contacto SAR y las autoridades competentes de la OMI encargadas de la protección de los buques). El Subcomité dio las gracias a Cospas-Sarsat por facilitar el valioso Manual y acordó incluirlo en la lista de documentos y publicaciones que deberían tener los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC), e impartió instrucciones a la Secretaría en este sentido. También se encargó a la Secretaría que actualizara esta circular, según estimara oportuno, y distribuyera el documento actualizado mediante la circular SAR.7/Circ.9. Se invitó al Comité a que refrendara esta iniciativa.

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 12, el MSC 84 había ampliado hasta 2009 el plazo previsto para la ultimación de la labor sobre el 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".

15ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento

6.2 El Subcomité tomó nota de que, como lo había acordado el COMSAR 12 y lo había aprobado el MSC 83, la 15ª reunión del Grupo mixto de trabajo de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional (OACI/OMI) sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento se había celebrado en Canberra (Australia) del 29 de septiembre al 3 de octubre de 2008.

6.3 Al examinar el documento COMSAR 13/6 (Secretaría), en el que figura el informe de la 15ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, el Subcomité tomó nota de la información facilitada, particularmente en relación con:

- .1 la recomendación 15/2, de que el MSC 85 había:
 - .1 tomado nota de que era necesario realizar una actualización y reestructuración importantes y que no era necesario iniciar la elaboración de un manual completamente nuevo; y
 - .2 refrendado la constitución del Grupo de redacción para llevar a cabo su labor por correspondencia en el lapso interperiodos entre las reuniones del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI, integrado por tres expertos en búsqueda y salvamento aeronáuticos y tres expertos en búsqueda y salvamento marítimos;
- .2 la recomendación 15/11, de que al examinar las prescripciones funcionales para el SMSSM se tuvieran debidamente en cuenta las prescripciones funcionales de las comunicaciones de SAR aeronáuticas y, para ayudar a este respecto, se debería invitar a un experto en aeronáutica de la OACI para que participara en las deliberaciones; y
- .3 la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo y las fechas preliminares que eran del 28 de septiembre al 2 de octubre de 2009.

6.4 El Subcomité decidió remitir el documento COMSAR 13/6 al Grupo de trabajo SAR para que examinara en detalle el resto de las cuestiones (recomendaciones 15/1, 15/5, 15/7, 15/8, 15/9, 15/10, 15/12 y 15/13).

Informe relativo al proyecto de investigación de la Universidad Marítima Mundial (UMM) sobre búsqueda y salvamento en relación con los buques de pasaje

- 6.5 El Subcomité recordó que el COMSAR 12 había:
- .1 examinado el informe de la fase intermedia del proyecto de investigación de la UMM sobre búsqueda y salvamento en relación con buques de pasaje, incluido un informe sobre el primer cursillo de investigación sobre búsqueda y salvamento y actividades similares organizado por la UMM en diciembre de 2007 en Malmö (Suecia);

- .2 respaldado la opinión de algunos participantes en el cursillo de la UMM que manifestaron la necesidad de examinar servicios de información y de asesoramiento adicionales sobre las mejores prácticas por lo que respecta a la búsqueda y salvamento y habían pedido que estos servicios se añadieran a la plataforma de información SAR de la UMM. El Subcomité destacó claramente que no se debían abandonar las investigaciones SAR centradas en los buques de pasaje; y
- .3 examinado la elaboración de un sistema de base de datos de las operaciones SAR reales en los que se ven involucrados los buques regidos por el Convenio SOLAS y estimó que no era necesario elaborar una nueva base de datos ya que la UMM había elaborado ya la plataforma de información SAR (www.sar-info.net). Por consiguiente, el Subcomité pidió a los Gobiernos Miembros que facilitaran la información pertinente a la UMM.

6.6 El Subcomité examinó brevemente el documento COMSAR 13/6/3 (Secretaría), en el que figura el informe sobre los progresos revisados durante la fase 2 del proyecto de investigación de la UMM sobre búsqueda y salvamento en relación con los buques de pasaje. El Subcomité tomó nota de la opinión manifestada por la delegación del Reino Unido en la que refrendaba la labor realizada en la fase 2 y respaldaba la continuación de la fase 3 del proyecto. El Subcomité también tomó nota de la información facilitada por la delegación de Bahamas, que manifestó su particular interés en las operaciones de salvamento a gran escala en las zonas polares y decidió remitir el documento al Grupo de trabajo SAR para que lo examinara en detalle.

Soporte lógico sobre planificación de la búsqueda

6.7 El Subcomité tomó nota del documento COMSAR 13/INF.4 (Estados Unidos), en el que se facilita información actualizada sobre la implantación de un nuevo soporte lógico para la planificación de la búsqueda marítima en el sistema SAR de los Estados Unidos y la disponibilidad de este soporte lógico para su utilización por otros servicios SAR.

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

Plan mundial de búsqueda y salvamento

6.8 El Subcomité tomó nota de la información facilitada en el documento COMSAR 13/6/1 (Secretaría), en el que se indicaba que, siguiendo las instrucciones del Subcomité y basándose en la información facilitada por los Gobiernos Miembros, la Secretaría había publicado, tras la celebración del COMSAR 12 en junio de 2008, la circular SAR.8/Circ.1/Corr.6 (Plan mundial de búsqueda y salvamento) en la que había incluido información facilitada por Islandia y Mauritania.

6.9 El Subcomité también tomó nota de que, desde la publicación de la circular SAR.8/Circ.1/Corr.6, la Secretaría había recibido información de la Federación de Rusia, México, la República Democrática Popular de Corea y Turquía.

6.10 El Subcomité también tomó nota de que, desde la publicación del documento COMSAR 13/6/1, la Secretaría había recibido otra información actualizada de Dinamarca (Islas Feroe), India y Mauritania. La Secretaría tenía previsto publicar la circular SAR.8/Circ.1/Corr.7 en marzo o abril de 2009, una vez ultimado el presente periodo de sesiones del Subcomité.

6.11 El Subcomité volvió a reiterar su invitación a los Gobiernos Miembros para que contesten a la circular COMSAR/Circ.27 lo antes posible si aún no lo han hecho.

Disponibilidad de servicios SAR en el mundo entero

6.12 El Subcomité tomó nota de la información proporcionada en el documento COMSAR 13/6/2 (Secretaría), en el que figura un informe sobre la marcha de las actividades relativas al establecimiento de MRCC y MRSC en todos los Estados ribereños africanos que bordean los océanos Atlántico e Índico.

6.13 El Subcomité también tomó nota de la información facilitada por la delegación de Malta de que se había enviado una invitación a los cinco países de la subregión de África occidental (Guinea, Sierra Leona, Liberia, Côte d'Ivoire y Ghana) para participar en una formación SAR de cuatro semanas disponible para dos personas de cada país. La formación se impartirá con apoyo técnico y financiero de los Estados Unidos.

6.14 El Subcomité también tomó nota de la información facilitada por la delegación de Côte d'Ivoire sobre los progresos realizados en el establecimiento de un centro de coordinación de salvamento en su país.

6.15 El Subcomité también tomó nota de la información facilitada por la delegación de Liberia relativa al establecimiento de un MRCC regional en Monrovia. El proyecto estaba progresando de acuerdo por lo previsto tanto por lo que respecta al equipo del centro como a la formación inicial del personal. El Subcomité también tomó nota de que se había invitado al Secretario General del centro el 23 de abril de 2009 junto con el Presidente de Liberia.

6.16 El Subcomité tomó nota asimismo de la información facilitada por la delegación de Marruecos sobre los progresos que se estaban realizando en el establecimiento de un MRCC regional en Marruecos. Desde la celebración en Rabat en septiembre de 2007 de la primera reunión regional sobre la elaboración de un acuerdo SAR regional entre los países interesados (Cabo Verde, Gambia, Guinea-Bissau, Marruecos, Mauritania y Senegal) y su infraestructura conexa, la OMI había llevado a cabo misiones de evaluaciones en todos los países de la región para identificar sus necesidades de creación de capacidad. Teniendo en mente estos progresos el Gobierno de Marruecos había aprobado los recursos presupuestarios necesarios para realizar la construcción, el equipo y la dotación del MRCC regional que se establecerá en Rabat.

6.17 El Subcomité también tomó nota de la información facilitada por la delegación de Angola sobre los progresos realizados en su país por lo que respecta a la aceptación de la resolución N° 1 de la Conferencia de Florencia.

6.18 Para terminar, el Presidente dio las gracias a las delegaciones por la información actualizada que facilitaron. Declaró que el Subcomité querrá dejar constancia de su agradecimiento a los Gobiernos en cuestión por los esfuerzos realizados para establecer medios SAR en todos los Estados africanos que bordean los océanos Atlántico e Índico para proporcionar de manera eficaz y coordinada un servicio vital para la seguridad de la vida en el mar en toda la región.

6.19 El Subcomité recordó que la Conferencia de Florencia sobre búsqueda y salvamento marítimos y el SMSSM, celebrada en el año 2000, había adoptado también la resolución número 2 sobre la creación de un Fondo internacional SAR. La Secretaría informó al Subcomité de que aún faltaba mucho para que el Fondo SAR alcanzara el presupuesto estimado para respaldar la instalación de equipo y la formación del personal en todos los centros en cuestión.

6.20 El Subcomité invitó posteriormente una vez más a los Gobiernos Miembros y al sector a que realizaran contribuciones financieras o en especie para equipar los centros coordinadores de salvamento marítimo regionales ya establecidos y los propuestos y proporcionar formación a su personal, dedicados únicamente a fines humanitarios.

Amver

6.21 El Subcomité tomó nota de la información facilitada en el documento COMSAR 13/INF.2 (Estados Unidos), en el que figura una breve actualización de los acontecimientos relativos al sistema Amver desde la celebración del COMSAR 12.

5ª Conferencia del Mar Negro sobre búsqueda y salvamento marítimo (SAR) y el sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)

6.22 El Subcomité tomó nota de la información proporcionada en el documento COMSAR 13/INF.3 (Turquía) sobre la armonización de los procedimientos de búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimos, incluidas las cuestiones relativas a la formación SAR, que se llevaron a cabo en la zona del mar Negro, y resumieron brevemente los resultados de la 5ª Conferencia del mar Negro sobre búsqueda y salvamento marítimo (SAR) y el sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM) que se celebró en Ankara (Turquía), del 13 al 14 de octubre de 2008.

Tercer cursillo SAR internacional, Tokio, 18 a 20 de noviembre de 2008

6.23 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la delegación de Japón por los esfuerzos realizados para organizar el tercer cursillo SAR internacional en Tokio del 18 al 20 de noviembre de 2008. El cursillo fue organizado por el Servicio de Guardacostas de Japón y la *Ocean Policy Research Foundation*, y la delegación de Japón manifestó su agradecimiento a los participantes en el citado evento. El Subcomité acogió con satisfacción los esfuerzos realizados por el Japón a este respecto.

Ejercicio celebrado en el golfo Pérsico y el golfo de Omán por la República Islámica del Irán

6.24 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la República Islámica del Irán que celebró un ejercicio nacional los días 14 y 15 de enero de 2009 sobre búsqueda y salvamento, lucha contra la contaminación por hidrocarburos y represión de actos ilícitos perpetrados contra los buques, en particular, los robos a mano armada y los actos de piratería. El ejercicio se celebró en gran parte de la zona tanto en el golfo Pérsico como en el golfo de Omán. Se tomó nota además de que el Jefe del Centro de ayuda mutua para emergencias en el mar (MEMAC) y representantes de Kuwait, Omán, Emiratos Árabes Unidos, Bahrein y Qatar participaron en este ejercicio en calidad de observadores y en un informe detallado se presentará en un documento al 59º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino. Para terminar se observó que la República Islámica del Irán se comprometía, como lo había hecho anteriormente, a implantar todos los instrumentos conexos de manera adecuada y precisa.

Transmisión de alertas de socorro a los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC) por medios distintos del télex

6.25 El Subcomité examinó brevemente el documento COMSAR 13/6/4 (Reino Unido), en el que se proponía que para mantener la integridad del SMSSM era crucial que, con el cese mundial del sistema télex, se intentara encontrar un método alternativo para transmitir alertas de socorro a

los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC). En el anexo del documento se facilitaban algunas posibles soluciones para las situaciones en que el télex ya no estaba disponible, y el Reino Unido consideró que estas posibles soluciones podrían constituir la base para futuras deliberaciones. El Subcomité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo SAR para que lo examinara en detalle.

Distribución de los alertas de socorro

6.26 El Subcomité examinó el documento COMSAR 13/6/5 (Estados Unidos), sobre la necesidad de mejorar la distribución de los alertas de socorro dentro del SMSSM para mejorar el apoyo a los servicios SAR. El Subcomité tomó nota de la opinión de Noruega de que la distribución de los alertas de socorro era sólo uno de los elementos del sistema SAR total. Noruega estaba de acuerdo en que era necesario examinar la distribución de los alertas de socorro pero opinaba que no bastaba con la distribución de un alerta para garantizar el inicio de una operación de búsqueda y salvamento. El Subcomité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo SAR para que lo examinara en detalle.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SAR

6.27 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo SAR que examinara los documentos COMSAR 13/6, COMSAR 13/6/3, COMSAR 13/6/4 y COMSAR 13/6/5, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones y propuestas formuladas por el Pleno y, en particular, que llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar el documento COMSAR 13/6 en el que figura el informe de la 15ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, en particular las recomendaciones 15/1, 15/5, 15/7 15/8, 15/9, 15/10, 15/12 y 15/13, y formular observaciones y recomendaciones, según proceda;
- .2 examinar el documento COMSAR 13/6/3 y formular observaciones sobre las actividades de la fase 2 del proyecto de la UMM sobre búsqueda y salvamento en relación con los buques de pasaje, y facilitar recomendaciones para la continuación del proyecto;
- .3 examinar el documento COMSAR 13/6/4 sobre la transmisión de alertas de socorro a los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC) por medios distintos del télex, y facilitar observaciones y recomendaciones;
- .4 examinar el documento COMSAR 13/6/5 sobre la distribución de los alertas de socorro y proporcionar observaciones y recomendaciones;
- .5 proporcionar una justificación adecuada en el caso de que sea necesario ampliar el plazo de ultimación del punto del programa de trabajo titulado "Armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluida las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento" hasta 2010; y
- .6 proporcionar una justificación adecuada para la celebración de la próxima reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI, elaborar el proyecto de orden del día y examinar también el mandato de este Grupo teniendo en cuenta lo indicado en el apéndice I del documento COMSAR 13/6,

e informar al Pleno.

Informe del Grupo de trabajo SAR

6.28 Tras haber recibido y examinado el informe del Grupo de trabajo SAR (COMSAR 13/WP.2, párrafos 4.1 a 4.30), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación:

Recomendaciones de la 15ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (JWG 15)

Disponibilidad y enmienda del Manual IAMSAR

6.29 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había examinado la recomendación 1 del Grupo mixto, en la que se invitaba a la OACI y a la OMI a considerar la actualización de los "principios generales y la estructura para el proceso de enmienda del Manual IAMSAR" con relación a la disponibilidad de las enmiendas del Manual IAMSAR. El Subcomité tomó nota de la decisión del MSC 85 de que las enmiendas al Manual IAMSAR se distribuirían mediante circulares MSC y de que el texto de dichas circulares estaría disponible en el sitio de los documentos de la OMI en la Red (MSC 85/26, párrafo 13.14). El Subcomité opinó que esta decisión era acorde con la sección sobre "Principios generales" del anexo 6 del documento COMSAR 12/15, dado que el sitio de los documentos de la OMI en la Red estaba protegido mediante una contraseña. El Subcomité también opinó que era acorde con el párrafo 10 de la sección sobre la "Estructura para el proceso de enmienda" del citado anexo, en el que se sugería la descarga gratuita para las enmiendas urgentes que se aprueben entre ediciones, dado que los documentos de la OMI podían descargarse gratuitamente del sitio de los documentos de la OMI en la Red. Por consiguiente, se estimó que no era necesario actualizar el anexo 6 del documento COMSAR 12/15.

6.30 El Subcomité tomó nota además de la información facilitada al Grupo mixto por el representante de la Secretaría de la OMI de que la OMI tenía previsto publicar una nueva versión de los tres volúmenes del Manual cada dos años y que la intención era que el Subcomité COMSAR se reuniera a principios de año para tener la oportunidad de informar al MSC en mayo. Tras la celebración de la reunión del MSC en mayo, las enmiendas al Manual IAMSAR estarían listas ya sea para ser publicadas (una vez cada dos años) o para ponerse a disposición mediante una circular MSC durante un periodo de un año. El Subcomité también observó que no era necesario que los usuarios compraran los tres volúmenes cada dos años, ya que las actualizaciones también estarían disponibles como circulares MSC (COMSAR 13/6, párrafo 3.4.15).

Información LRIT

6.31 Al examinar la recomendación número 5, el Subcomité tomó nota de que era necesario dejar abierta la posibilidad para los servicios SAR de obtener información LRIT sobre determinados buques. El Subcomité también tomó nota de que el MSC 85 había examinado la circular MSC.1/Circ.1258: "Orientaciones para los servicios de búsqueda y salvamento sobre la solicitud y recepción de información LRIT" y había elaborado y aprobado la circular MSC.1/Circ.1297, que sustituía a la circular MSC.1/Circ.1258.

6.32 El Subcomité estimó que era importante que los servicios SAR pudieran obtener la última situación de un determinado buque que, por ejemplo, estaba retrasado, lo que llevaba a la declaración de una "fase de incertidumbre" y a las medidas correspondientes del RCC responsable. El Subcomité también reconoció que una solicitud para un determinado buque reduciría en gran medida la carga sobre el sistema, ya que no era necesario recibir la información

de todos los buques en una zona dada cuando únicamente se estaba buscando a un determinado buque. En este contexto, el Subcomité también estimó que en muchos casos era imposible obtener información a tiempo de los propietarios del buque en tierra en circunstancias en las que no se podía establecer contacto con el buque mediante ningún medio de comunicación. Por consiguiente, el sistema LRIT podría proporcionar información valiosa que no podía obtenerse por otros medios.

6.33 El Subcomité tomó nota de las opiniones manifestadas por las delegaciones de Panamá, Bahamas y las Islas Marshall de que no respaldaban la recomendación 5, dado que el sistema LRIT se había proyectado para mantener la información LRIT disponible las 24 horas del día, siete días a la semana para ayudar a las operaciones SAR y, por consiguiente, no era necesario introducir ningún cambio en el sistema LRIT ya que se podía obtener la situación de un buque determinado poniéndose en contacto con los Estados de abanderamiento.

6.34 El Subcomité tomó nota además de la opinión de la delegación del Reino Unido, respaldada por otras, de que, desde un punto de vista operacional, la información LRIT era otra herramienta que los MRCC podían utilizar. La utilización del sistema LRIT se podría mejorar enormemente cuando se pudiera obtener información sobre determinados buques. En este contexto, el Subcomité consideró importante recomendar al Comité que encargara al Grupo especial de trabajo sobre la LRIT que elaborara una propuesta sobre los cambios adecuados en las especificaciones técnicas, de ser necesario, a fin de que se incluya esta solicitud razonable, procedente de los servicios SAR declarados que han notificado información a la Organización, en la circular SAR.8/Circ.1 y en la corrección (Plan mundial de búsqueda y salvamento).

Sistemas de aeronaves no tripuladas (SANT)

6.35 El Subcomité examinó también la recomendación 7.1 y opinó que los Gobiernos Miembros deberían supervisar de cerca el desarrollo de los sistemas de aeronaves no tripuladas (SANT) y mantener la cuestión sometida a examen en la OACI y en la OMI.

6.36 El Subcomité también examinó la recomendación 7.2 y opinó que debía alentarse a los Gobiernos Miembros a informar a las autoridades responsables en sus países sobre el posible uso de los sistemas aeronáuticos sin tripulación en actividades de búsqueda y salvamento.

Capacidad de radiorrecalada de 121,5 MHz en las radiobalizas de socorro de 406 MHz de Cospas-Sarsat

6.37 El Subcomité examinó la recomendación 8 relativa al asesoramiento de que la OACI y la OMI deberían recomendar que todas las balizas de 406 MHz se equipen con una frecuencia de radiorrecalada de 121,5 MHz. El Subcomité se mostró de acuerdo con esta recomendación y observó también que la capacidad de radiorrecalada de 121,5 MHz en las radiobalizas de socorro de 406 MHz de Cospas-Sarsat (RLS, TLS y RLP) no era una prescripción internacional de la OACI, la OMI o Cospas-Sarsat, y que muchas prescripciones nacionales sobre el equipo que debe llevarse a bordo se habían formulado tras tener en cuenta la necesidad de armonizar las normas con organismos tales como la CEI.

6.38 En este contexto, el Subcomité estimó importante que se mantengan las prescripciones para la capacidad de radiorrecalada de 121,5 MHz en las balizas de 406 MHz de Cospas-Sarsat. También se estimó que era necesario alentar a que éstas se utilizaran en un futuro próximo, ya que muchos Estados tenían ahora una capacidad de radiorrecalada de 121,5 MHz y se consideraba eficaz cuando se estaba en proximidad del lugar del socorro. El Subcomité reconoció

además que se esperaba que tardara algún tiempo la plena transición a la prescripción de llevar radiogoniómetros de 406 MHz a bordo de embarcaciones especializadas, debido al coste relativamente elevado de la capacidad de radiorrecalada de 406 MHz.

Falta de respuesta de los centros de coordinación de salvamento (RCC) y los puntos de contacto de búsqueda y salvamento (SPOC)

6.39 El Subcomité tomó nota de la recomendación 9.1 y compartió la opinión del Grupo mixto de que la OMI debía indicar a Cospas-Sarsat que facilitara el informe sobre las pruebas de comunicación MCC/SPOC.

6.40 Al examinar la recomendación 9.2, el Subcomité acordó recomendar a la OMI que indicara a Cospas-Sarsat que, en caso de emergencias marítimas, cualquier MCC que no pueda enviar el alerta al SPOC responsable debería enviar el alerta a un RCC del mismo país que el MCC.

6.41 El Subcomité tomó nota de la recomendación 9.3 de que la OACI debería indicar a Cospas-Sarsat que, en el caso de emergencias aeronáuticas, cualquier MCC que no pueda enviar el alerta al SPOC responsable debería considerar, por ejemplo, la posibilidad de ponerse en contacto con la torre de control de un aeropuerto internacional del país en cuestión.

6.42 El Subcomité tomó nota además de la recomendación 9.4 y compartió la opinión del Grupo mixto de que, sobre la base de la mejora de los servicios de búsqueda y salvamento derivada de los planes de auditoría de la OACI y la OMI, debería animarse a los Gobiernos Miembros a participar en el Plan voluntario de auditorías de la OMI.

Diseño de una futura red global de búsqueda y salvamento para la distribución de las alertas de socorro

6.43 El Subcomité examinó la recomendación 10, relativa a la necesidad de iniciar cuanto antes el diseño de una futura red mundial de búsqueda y salvamento para la distribución de los alertas de socorro desde Inmarsat, Cospas-Sarsat y otros (nuevos) proveedores de comunicaciones de socorro. El Grupo opinó que el sistema actual funcionaba bien y estimó que la recomendación era muy ambiciosa, y acordó suprimir las palabras "cuanto antes" de la recomendación.

Elaboración de tecnologías de dispositivos de alerta comercialmente disponibles

6.44 El Subcomité también examinó la recomendación 12 y compartió la opinión del Grupo mixto de que la OACI y la OMI deberían ocuparse de la cuestión de la elaboración de tecnologías de dispositivos de alerta comercialmente disponibles y del impacto sobre la efectividad y la integridad de los servicios de búsqueda y salvamento de los Estados como asunto prioritario. El Grupo no llegó a un acuerdo sobre ninguna observación o recomendación.

Criterios de rendimiento en cuanto a la precisión de los datos de localización de las balizas de socorro

6.45 Al examinar la recomendación 13 relativa a las recientes novedades en el sistema Cospas-Sarsat, el Subcomité acordó que la OACI, la OMI y Cospas-Sarsat deberían considerar la posible evolución de los criterios de rendimiento en cuanto a la precisión de los datos de localización de las balizas de socorro, en el contexto de las nuevas tecnologías que estarán disponibles dentro del marco temporal de planificación estratégica de Cospas-Sarsat en los próximos 20 años.

Actividades de la fase II del proyecto de investigación de la UMM sobre búsqueda y salvamento en relación con los buques de pasaje

6.46 El Subcomité examinó el informe sobre los progresos realizados durante la fase II del proyecto de investigación de la UMM sobre búsqueda y salvamento en relación con los buques de pasaje (COMSAR 13/6/3). Este informe trataba principalmente del cursillo sobre investigación de búsqueda y salvamento organizado en la UMM en mayo de 2008. El cursillo se utilizó para recopilar información sobre las actividades actuales de investigación de búsqueda y salvamento en los distintos Gobiernos Miembros y para averiguar si existe un interés general por ampliar el alcance de la plataforma de información de búsqueda y salvamento de la UMM a una base mundial de conocimientos sobre búsqueda y salvamento.

6.47 El Subcomité acogió favorablemente los progresos realizados durante la fase II del proyecto de la UMM y opinó que las cuestiones específicamente relacionadas con los buques de pasaje en zonas alejadas revestían especial interés, como por ejemplo las lecciones extraídas de los ejercicios o sucesos, lo que permitía compartir las mejores prácticas en el ámbito más amplio posible.

6.48 En este contexto, el Subcomité tomó nota de la información proporcionada por la delegación de Francia de que su administración estaba dispuesta a proporcionar informes en francés a la UMM. La delegación de las Bahamas y el observador de la CLIA indicaron que estaban dispuestos a colaborar con la UMM en este proyecto, en particular por lo que respecta a compartir las lecciones extraídas y las mejores prácticas. Se podrán considerar otras medidas una vez que se reciba el informe definitivo de la fase II (agosto de 2009).

Transmisión de alertas de socorro a los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC) por medios distintos del télex

6.49 El Subcomité examinó la información recogida en el documento COMSAR 13/6/4 y tomó nota de la opinión del Reino Unido de que, para mantener la integridad del SMSSM, es crucial, con el cese mundial del sistema télex, que se intente encontrar un método alternativo para transmitir alertas de socorro a los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC). En este contexto, varias delegaciones respaldaron la propuesta del Reino Unido, presentada en el anexo del citado documento, en la que figuran algunas posibles soluciones para los casos en los que el télex ya no está disponible. El Subcomité tomó nota de la información proporcionada por la delegación de Australia informó que utilizan un sistema similar basado en el protocolo X.25.

Distribución de los alertas de socorro

6.50 El Subcomité examinó la información recogida en el documento COMSAR 13/6/5 (Estados Unidos) sobre la necesidad de mejorar la distribución de los alertas de socorro dentro del SMSSM para mejorar el apoyo a los servicios SAR.

6.51 El Subcomité tomó nota de la información proporcionada por la delegación de Noruega de que era necesario mejorar los servicios SAR en el mundo entero y que la distribución de alertas de socorro dentro del SMSSM era solamente uno de los elementos para ello. No obstante, se manifestó preocupación por el hecho de que las modificaciones destinadas a mejorar la distribución de los alertas de socorro podrían resultar en un rendimiento inferior. Por consiguiente, se sugirió proceder con cautela de modo que las mejoras sean verdaderamente mejoras y no sólo unas modificaciones que resulten en un rendimiento inferior. Se señaló que hoy en día no existía garantía de que el tiempo de procesamiento quedara reducido mediante el

encaminamiento directo de los mensajes de socorro a un RCC responsable dentro de una SRR si este RCC no respondía o no disponía de los recursos, la competencia o el equipo necesario para responder de manera adecuada. El resultado podría ser un retraso en las operaciones de búsqueda y salvamento, lo que podría resultar en la pérdida de vidas humanas.

6.52 El Subcomité tomó nota de que el MSC 83 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1248: "Reducción al mínimo de los retrasos en la respuesta de búsqueda y salvamento a los alertas de socorro", en la que figuraban elementos que tienen que establecerse antes de que se puedan distribuir alertas automáticamente a esas zonas. El Subcomité examinó además las medidas propuestas descritas en el documento COMSAR 13/6/5 y se mostró de acuerdo con los puntos indicados en los párrafos 3.2, 3.4 y 3.5. El Subcomité consideró que lo indicado en el punto 3.3 era aún prematuro y, por lo que respecta al punto 3.4, se observó que la OMI no parece tener una prescripción general de que los alertas de socorro entregados al sistema SAR deban incluir información sobre la situación. El Subcomité estimó que la información sobre la situación era sumamente importante para la distribución adecuada de los alertas de socorro y la respuesta SAR y, por consiguiente, invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas para la elaboración de una prescripción general clara en el COMSAR 14.

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

6.53 El Subcomité acordó que era necesario ampliar el plazo 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" hasta 2010, y que esta prórroga estaba justificada por las tareas que se encomiendan al Grupo mixto en el presente periodo de sesiones, en particular la actualización y examen del Manual IAMSAR. Por consiguiente, el Subcomité invitó al Comité a que ampliara el plazo de ultimación de este punto hasta 2010 cuando examine su programa de trabajo en relación con el punto 11 del orden del día.

Grupo mixto de trabajo OACI/OMI

6.54 El Subcomité convino en que siguiera constituido el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI cuya próxima reunión está prevista en el norte de Gales, en la base militar de la isla de Anglesey, del 28 de septiembre al 2 de octubre de 2009, y en que esta medida se justificaba habida cuenta de las tareas que se encomiendan al Grupo mixto en el presente periodo de sesiones y, en particular, el informe del Grupo de redacción sobre el Manual IAMSAR, de conformidad con su mandato. El Subcomité invitó al Subcomité a que aprobara el mandato revisado y el orden del día provisional de la 16ª reunión del Grupo mixto de trabajo, que figura en el anexo 9.

7 AVANCES EN LOS SISTEMAS Y TÉCNICAS DE LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS

Mensajes del SIA relacionados con la seguridad

7.1 El Subcomité recordó que el COMSAR 12:

- .1 había tomado nota de que algunos fabricantes habían incluido alertas de socorro en los mensajes predefinidos del SIA del equipo de Clase B;
- .2 había acordado que, aunque los mensajes de texto no podían considerarse parte del SMSSM por el momento, esta prestación podía emplearse en el contexto de la navegación electrónica y podía incluirse en la estructura de búsqueda y salvamento;

- .3 había concluido que era esencial evaluar la compatibilidad con el SMSSM y, por tanto, debería proponerse la posible inclusión del SIA en el SMSSM para la labor futura, si se consideraba conveniente, a fin de añadir los alertas de socorro del SIA como un componente adicional del SMSSM y como parte del examen amplio de este último;
- .4 había aprobado una declaración de coordinación para el Grupo de trabajo 5B del UIT-R sobre la retransmisión de mensajes relacionados con la seguridad con fines de socorro, en la que se solicita que no se preconfiguren los mensajes de socorro; y
- .5 había acordado que sería necesario publicar una circular destinada a los navegantes en la que se describan las limitaciones de los mensajes de socorro de texto preconfigurados para indicar una situación de peligro, y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas en el COMSAR 13.

7.2 Tras examinar brevemente el documento COMSAR 13/7 (Estados Unidos), en el que se proponía, de conformidad con la petición formulada por el COMSAR 12, un proyecto de circular COMSAR sobre la utilización de mensajes del SIA relacionados con la seguridad en situaciones de peligro, así como el documento COMSAR 13/7/3 (Noruega), en el que se formulaban observaciones sobre el documento COMSAR 13/7, el Subcomité remitió el asunto al Grupo de trabajo técnico para que lo examinara a fondo. Se decidió además invitar al Grupo de trabajo SAR a que facilitara al Grupo de trabajo técnico el asesoramiento pertinente desde el punto de vista de la búsqueda y el salvamento.

Mandato del Grupo de trabajo SAR

7.3 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo SAR que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, examinara las observaciones, las recomendaciones formuladas y los proyectos de circulares COMSAR elaborados por el Grupo de trabajo técnico sobre los mensajes del SIA relacionados con la seguridad, teniendo en cuenta los documentos COMSAR 13/7 y COMSAR 13/7/3, y que facilitara al Grupo de trabajo técnico el asesoramiento pertinente desde el punto de vista de la búsqueda y el salvamento.

Informe del Grupo de trabajo SAR

7.4 Al examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo SAR (COMSAR 13/WP.2, párrafos 5.1 a 5.3), el Subcomité tomó nota del asesoramiento facilitado al Grupo de trabajo técnico.

Mandato del Grupo de trabajo técnico

7.5 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo técnico que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, examinara el documento COMSAR 13/7, teniendo en cuenta el documento COMSAR 13/7/3 sobre los mensajes del SIA relacionados con la seguridad, y que preparase las observaciones, recomendaciones y proyectos de circulares COMSAR que fueran oportunos, teniendo en cuenta el asesoramiento facilitado por el Grupo de trabajo SAR sobre esta cuestión.

Informe del Grupo de trabajo técnico

7.6 Al examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo técnico (COMSAR 13/WP.3, párrafos 5.10 a 5.13), el Subcomité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

7.7 El Subcomité recordó que en su último periodo de sesiones había abordado la cuestión de los mensajes del SIA relacionados con la seguridad y su idoneidad para ser utilizados con fines de socorro, y opinó que los aparatos del SIA deberían modificarse para excluir la posibilidad de utilizar mensajes de socorro preconfigurados. El Subcomité acordó también la necesidad de publicar una circular para los navegantes en la que se describan las limitaciones de los mensajes de socorro de texto preconfigurados para indicar una situación de peligro.

7.8 El Subcomité, tras examinar las ventajas de publicar una sola circular a tal efecto, aprobó la circular COMSAR.1/Circ.46, que figura en el anexo 10, encargó a la Secretaría que la distribuyera e invitó al Comité a que sancionara esta iniciativa.

7.9 No obstante, el Subcomité opinó también que la transmisión de información de socorro mediante el SIA podría contribuir a mejorar la seguridad de la vida humana y de los bienes y no excluía que se produjeran avances en las posibilidades del SIA en cuanto a las comunicaciones de socorro.

AIS-EPIRB

7.10 Tras examinar brevemente el documento COMSAR 13/7/1 (Estados Unidos), en el que se presenta la idea de que se permita un transmisor del sistema de identificación automática (SIA) como opción a la baliza de radiorrecalada de 121,5 MHz que se prescribe actualmente para las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) de 406 MHz, el Subcomité decidió remitir el asunto al Grupo de trabajo SAR para que lo examinara a fondo. Se decidió además invitar al Grupo de trabajo técnico a que facilitara al Grupo de trabajo SAR el asesoramiento pertinente desde el punto de vista técnico.

Mandato del Grupo de trabajo técnico

7.11 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo técnico que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, examinara el documento COMSAR 13/7/1 (Estados Unidos) sobre la AIS-EPIRB, y facilitara al Grupo de trabajo SAR el asesoramiento pertinente desde el punto de vista técnico.

Informe del Grupo de trabajo técnico

7.12 Al examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo técnico (COMSAR 13/WP.3, párrafos 5.1 a 5.9), el Subcomité tomó nota del asesoramiento siguiente facilitado al Grupo de trabajo SAR.

7.13 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo técnico había examinado el documento COMSAR 13/7/1 (AIS-EPIRB) con miras a facilitar el asesoramiento oportuno al Grupo de trabajo SAR desde el punto de vista técnico.

7.14 Se manifestó cierta inquietud general con respecto a que las nuevas tecnologías no deberían adoptarse aisladamente, es decir, sin tener en cuenta su papel desde el punto de vista del SMSSM en su conjunto, y todas las demás alternativas para su modernización.

7.15 El Grupo había tomado nota también de que el alcance real de adquisición de las transmisiones de 121,5 MHz por las aeronaves de búsqueda y salvamento era considerablemente más bajo que la respuesta del RESAR de radar, la señal de 406 MHz o una señal del SIA. El Grupo había tomado nota, no obstante, de que la función de radiorrecalada de 121,5 MHz estaba prevista para distancias cortas.

7.16 Se expresaron diversas opiniones sobre la conveniencia de suprimir por completo la función de radiorrecalada de 121,5 MHz. En zonas en las que exista una población importante de unidades del SIA en funcionamiento quizá no sea posible determinar inmediatamente la situación de la unidad que solicita asistencia. No obstante, la recepción de AIS-EPIRB y AIS-SART no debería verse afectada tan adversamente por el tráfico intenso como las unidades normales del SIA. No obstante, el Grupo tomó nota de que deberían disponerse de otros medios en los casos en los que la situación no pueda determinarse a partir de las transmisiones del SIA. La delegación de los Estados Unidos había informado al Grupo de que seguiría controlando la integridad de los datos del SIA.

7.17 El Grupo había expresado su inquietud acerca de la supresión completa de las prescripciones de radiorrecalada de 121,5 MHz, puesto que las instalaciones SAR son distintas en todo el mundo y una instalación de radiogonometría de 121,5 MHz es una solución técnica sencilla, que ya está instalada en las unidades SAR.

7.18 En relación con la utilización de la señal de 406 MHz para la radiorrecalada, el Grupo tomó nota del excelente rendimiento de esta modalidad, aunque opinó que la complejidad adicional del equipo y el coste para las unidades SAR implicaban que no pudiera recomendarse como una solución mundial por el momento.

7.19 El Grupo, tras sopesar todos los argumentos, había concluido que la mejor solución sería permitir la opción de añadir un procesador del SIA a una RLS normalizada. Las normas de funcionamiento de las RLS tendrían que enmendarse en consecuencia. Por lo que respecta a la identificación del componente del SIA de una AIS-EPIRB, el Grupo había observado que sería necesario utilizar el mismo protocolo de numeración de las ISMM que el recomendado para el AIS-SART, a fin de garantizar que en las pantallas de navegación se indique la situación de la unidad.

7.20 El Subcomité tomó nota de que se habían planteado ciertas reservas con respecto a la descripción "AIS-EPIRB", y el Grupo de trabajo técnico había recomendado que se utilizara una descripción más exacta, que sería "EPIRB-AIS".

Mandato del Grupo de trabajo SAR

7.21 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo SAR que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones y propuestas formuladas en el Pleno, examinara el documento COMSAR 13/7/1 (Estados Unidos) sobre la AIS-EPIRB, y preparase observaciones y propuestas, tomando en consideración el asesoramiento facilitado por el Grupo de trabajo técnico sobre esta cuestión.

Informe del Grupo de trabajo SAR

7.22 Al examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo SAR (COMSAR 13/WP.2, párrafos 5.4 a 5.6), el Subcomité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

7.23 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo SAR había examinado el documento COMSAR 13/7/1 (AIS-EPIRB), teniendo en cuenta el asesoramiento facilitado por el Grupo de trabajo técnico sobre esta cuestión.

7.24 El Subcomité tomó nota de las opiniones manifestadas por la delegación de Panamá, respaldada por otras, de que aunque la AIS-EPIRB presentaba varias ventajas, descritas por los Estados Unidos en el documento COMSAR 13/7/1, en este momento convendría proceder con cautela y no apresurarse en enmendar las normas de funcionamiento actuales de las RLS. El SIA no forma parte del SMSSM en la actualidad y, por consiguiente, esta cuestión debería examinarse dentro del concepto futuro más amplio del SMSSM. Un posible modo de proceder sería llevar a cabo una evaluación de la inclusión de un procesador del SIA en la RLS teniendo en cuenta los efectos negativos que esto podría tener en la fiabilidad, durabilidad y costo del equipo.

7.25 El Subcomité refrendó la opinión del Grupo de trabajo SAR de que una AIS-EPIRB puede constituir una opción, aunque hizo hincapié en la importancia constante de la frecuencia de 121,5 MHz para la recalada final. Aunque una AIS-EPIRB puede tener una aplicación útil en algunas partes del mundo y debería seguir elaborándose como opción, la necesidad mundial de dispositivos de radiorecalada de 121,5 MHz, en particular en las regiones con escasos medios SAR especializados, se mantendrá en un futuro próximo.

Modernización del SMSSM

7.26 El Subcomité examinó brevemente el documento COMSAR 13/7/2 (Estados Unidos), en el que se presenta la opinión de que se necesita un proceso sistemático para el examen continuo del SMSSM a fin de garantizar que permanece moderno y plenamente adaptado a las nuevas necesidades y a las evoluciones de la tecnología. Si bien se reconoció la necesidad de examinar una posible modernización del SMSSM que, de llevarse a cabo, se traduciría probablemente en un examen general del capítulo IV del Convenio SOLAS, el Subcomité decidió que, de conformidad con las Directrices de los Comités, era necesario incluir un punto nuevo del programa de trabajo antes de que empezaran dichas deliberaciones. A ese respecto, el Subcomité tomó nota de que la delegación del Reino Unido tenía la intención de presentar al MSC 86 una propuesta relativa a un punto nuevo del programa de trabajo, tras reconocer que el plazo para la presentación de documentos con propuestas de puntos nuevos del programa de trabajo concluía el 24 de febrero de 2009.

Formato XML para los sistemas de notificación para buques

7.27 El Subcomité recordó que el COMSAR 12 había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran los pormenores de los formatos XML normalizados de mensajes existentes y las pertinentes propuestas con miras a su examen en el COMSAR 13.

7.28 Dado que no se había presentado ningún documento de fondo sobre este tema, el Subcomité decidió aplazar el examen de esta cuestión hasta su próximo periodo de sesiones. Por consiguiente, el Subcomité acordó invitar al Comité a que, cuando examine su programa de trabajo en relación con el punto 11 del orden del día, amplíe el plazo de ultimación de este punto hasta 2010

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 85 había adoptado las enmiendas para que se distribuyeran mediante la circular MSC.1/Circ.1289, y había decidido que las enmiendas adoptadas empiecen a aplicarse el 1 de junio de 2009.

Mandato del Grupo de trabajo SAR

8.2 El Subcomité examinó brevemente las propuestas de enmienda al Manual IAMSAR que figuraban en el informe de la 15ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (COMSAR 13/6, secciones 3, 4 y 7 y apéndices F, G y H) y encargó al Grupo de trabajo SAR que las examinara en detalle 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 IAMSAR; y
- .3 observaciones y propuestas pertinentes para que el Pleno las examinara.

8.3 El Subcomité tomó nota además de que la OACI había informado a la OMI en octubre de 2008 de que estaba de acuerdo con la inclusión en el Manual IAMSAR de las propuestas de enmienda mencionadas en el párrafo 8.2.

Informe del Grupo de trabajo SAR

8.4 Al examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo SAR (COMSAR 13/WP.2, párrafo 6.1 y anexo 2), el Subcomité refrendó el proyecto de circular MSC sobre la adopción de enmiendas al Manual IAMSAR, que figura en el anexo 11, para remitirlo al MSC 86 con miras a que lo apruebe y las enmiendas empiecen a aplicarse el [1 de junio de 2010].

9 ELABORACIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA ACTUALIZAR EL EQUIPO DE NAVEGACIÓN Y COMUNICACIONES DE A BORDO

9.1 El Subcomité recordó que el MSC 83 había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto con alto grado de prioridad sobre la "Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo", asignando dos periodos de sesiones para completar la labor, y que había designado al Subcomité NAV como coordinador de esta tarea.

9.2 El Subcomité también recordó que el COMSAR 12 había tomado nota de la información facilitada por el Reino Unido y Australia (COMSAR 12/INF.10), en relación con el punto de alta prioridad de los programas de trabajo de los Subcomités NAV y COMSAR sobre esta cuestión.

9.3 El Subcomité tomó nota de que el Subcomité NAV examinará por primera vez esta cuestión en su 55º periodo de sesiones que se celebrará en julio de este año.

9.4 Puesto que no se ha presentado ningún documento de fondo sobre esta cuestión, el Subcomité decidió aplazar el examen de este punto hasta el próximo periodo de sesiones cuando estén disponibles los resultados del NAV 55 que resultarán útiles para el COMSAR 14.

9.5 El Subcomité también invitó a los Miembros a que presentaran observaciones y propuestas adecuadas para que se examinen en el COMSAR 14.

10 MEDIDAS PARA SALVAGUARDAR LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR

10.1 El Subcomité recordó que la Asamblea, en su vigésimo segundo periodo de sesiones en 2001, había adoptado la resolución A.920(22): "Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar".

10.2 El Subcomité también recordó que el COMSAR 7, en febrero de 2003, tras un examen inicial realizado por el COMSAR 6, había acordado presentar al MSC 77 proyectos de enmienda a los Convenios SOLAS y SAR para que éste los examinara y aprobara con miras a su adopción en el MSC 78.

10.3 El Subcomité también recordó que el COMSAR 8, en febrero de 2004, tras el examen inicial realizado por el COMSAR 6 y el COMSAR 7, había aprobado un proyecto de resolución MSC sobre la actuación con las personas rescatadas en el mar.

10.4 El Subcomité recordó además que el MSC 78, en mayo de 2004, había adoptado:

- .1 la resolución MSC.153(78), en la que figuran enmiendas a las reglas V/2, V/33 y V/34 del Convenio SOLAS;
- .2 la resolución MSC.155(78), en la que figuran enmiendas a los párrafos 2.1, 3.1 y 4.8 del anexo del Convenio SAR; y
- .3 la resolución MSC.167(78), en la que figuran Directrices sobre la actuación con las personas rescatadas en el mar.

10.5 El Subcomité tomó nota de que el MSC 83, basándose en un documento presentado por España, y el MSC 84, basándose en un documento presentado por España e Italia, habían examinado la cuestión de las "medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar", y que el MSC 84 había decidido incluir esta cuestión en los programas de trabajo y en los órdenes del día provisionales de los Subcomités COMSAR y FSI, con 2010 como fecha de ultimación prevista.

10.6 El Subcomité tomó nota asimismo de que el MSC 84 había decidido también pedir al Subcomité COMSAR que examinara primero el nuevo punto del orden del día y, posteriormente, en colaboración con el Subcomité FSI, realizara progresos para que se pudiera ultimar dentro del calendario acordado, teniendo en cuenta la labor realizada por el Comité de Facilitación, según proceda.

10.7 El Subcomité también tomó nota del documento COMSAR 13/10 (Secretaría), y de la información proporcionada verbalmente por la Secretaría sobre los resultados del 35º periodo de sesiones del Comité de Facilitación que se había reunido la semana anterior. El Subcomité tomó nota de que el Comité de Facilitación se había mostrado de acuerdo en que su participación en las

cuestiones relativas a las personas rescatadas en el mar debía limitarse a aquellos asuntos que quedaban dentro de su ámbito de competencia o del ámbito de aplicación del Convenio FAL, que podían resumirse a grandes líneas en las cuestiones relativas a la llegada y el desembarco de dichas personas. El Subcomité tomó nota además de que, tras un extenso debate, el FAL 35 había aprobado una circular sobre los principios relacionados con los procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en mar.

10.8 La delegación de España declaró que, junto con Italia, había tenido la intención de presentar un documento informativo en el presente periodo de decisiones porque hay un mandato del MSC 84 de que el tema de las personas rescatadas en el mar sea discutido en el COMSAR 13 y en el FSI 17. Lamentablemente, desde la conclusión del MSC 84 hasta el plazo de presentación de documentos para el COMSAR 13 había habido muy poco tiempo para presentar documentos, por lo que se había decidido presentar un documento informativo al Subcomité informándole principalmente del esfuerzo que están realizando ambos países para rescatar personas en el mar e informar de las estadísticas del año 2008.

Por su situación geográfica, España e Italia han llevado a cabo numerosas operaciones de salvamento tanto en la zona SAR correspondiente como en las de otros países, tanto mediante unidades SAR especializadas como por buques mercantes y pesqueros. El número de personas rescatadas en el mar es elocuente. En 2008, hasta el mes de noviembre, España había rescatado a 10 375 personas. Si bien es cierto que el número ha disminuido desde el año 2006 muy probablemente por los convenios bilaterales que mantiene España con países del África occidental, esta cifra es insostenible.

España e Italia presentarán documentos de trabajo al FSI 17, pero siguen entendiendo que este tema no es un tema del Subcomité COMSAR, ya que no hay ningún problema de comunicaciones y tanto España como Italia vienen realizando operaciones SAR sin problema ya que disponen de los medios suficientes y de personal cualificado.

Ambas delegaciones consideran que este es un tema muy sensible y muy importante ya que se trata de vidas humanas. Tanto España como Italia saben el número de personas que rescatan pero, desgraciadamente, no saben el número de personas que mueren. Personas rescatadas en el mar y desembarcadas en el puerto de Los Cristianos en Tenerife informaron a las autoridades españolas que habían visto buques mercantes pasando muy cerca que no les habían prestado atención.

10.9 La delegación de Italia también hizo referencia al documento informativo que Italia y España tenían intención de presentar destinado a resaltar la dimensión de este tema y demostrar hasta que punto esta cuestión era de actualidad y estaba en continua evolución problemática, afectando a los Estados ribereños interesados. En el documento se actualizaban los datos estadísticos relativos al número de personas rescatadas en el mar durante 2008, que para Italia ascendía a más de 36 000 personas a una tasa preocupante de más de 500 personas por día durante los primeros días de 2009. Estas cifras elevadas ponían de manifiesto la necesidad de encontrar soluciones claras y justificadas para mejorar la situación.

En su opinión, la circular aprobada por el Comité de Facilitación había tratado todos los aspectos principales de los principios relativos a los procedimientos para el desembarco de dichas personas a un lugar seguro, equilibrando plenamente la necesidad de proteger las vidas humanas en el mar con la necesidad de reducir al mínimo los trastornos ocasionados a los que prestan asistencia a las personas en socorro y cumplen sus obligaciones en virtud de los Convenios SOLAS y SAR. En particular, en las disposiciones adoptadas en el párrafo 2.3 de la circular FAL

se pedía que todas las partes interesadas (y no sólo los Gobiernos responsables de la zona SAR en la que se rescataron a las personas) cooperaran para garantizar que el desembarco se lleva a cabo con rapidez teniendo en cuenta las disposiciones de desembarco que prefieran los capitanes y las necesidades básicas inmediatas de los supervivientes. Al mismo tiempo, la responsabilidad principal de esta colaboración le correspondía al mismo Gobierno responsable de la zona SAR con el importante principio de que debería aceptar el desembarco de personas a un lugar seguro bajo su control si no puede realizarse el desembarco rápido en otro lugar.

En base a esto y teniendo en cuenta que las disposiciones, según se recogen en la circular FAL, podrían servir de "directrices provisionales" para los Gobiernos Miembros para que se puedan examinar y más tarde adoptar posibles enmiendas en los citados Convenios, las delegaciones de España e Italia tenían la intención de presentar nuevas propuestas a este respecto en el próximo periodo de sesiones del Subcomité FSI.

10.10 La delegación de Malta declaró que esta cuestión muy importante se daba en distintos lugares del mundo lo que resultaba en elevados números de operaciones de búsqueda y salvamento así como de tragedias humanas. La delegación señaló el suceso en el que el petrolero **Overseas Primar** con pabellón de las islas Marshall, cargado de petróleo, había rescatado a 162 emigrantes de un bote de 10 metros de eslora aproximadamente 59 millas al sur de Malta en mal tiempo. El RCC de Malta coordinó las operaciones de rescate y las personas rescatadas desembarcaron en Malta.

La delegación de Malta informó que también tenía que hacer frente a problemas similares a los manifestados por España e Italia. Los medios de búsqueda y salvamento de Malta tenían que hacer frente a una gran demanda y sus recursos humanos en tierra estaban llegando a su límite. Teniendo en cuenta el tamaño del país y su población esto se había convertido en una cuestión nacional de proporciones críticas. La entrada de solicitantes de asilo en Malta contando sólo el año 2008 representaba el 63 % de la tasa de nacimientos y el 110 % del crecimiento de la población.

Malta hizo hincapié en que nunca rehuiría de sus responsabilidades de coordinación de la respuesta SAR dentro de su región de búsqueda y salvamento. Para este fin, Malta estaba invirtiendo continuamente y en gran medida en la formación para permitir a su personal SAR desempeñar su función incluso en las circunstancias muy difíciles en las que se producen múltiples operaciones simultáneas de rescate a gran escala, en muchos casos a gran distancia de las costas. En 2008 esto había resultado en un total de 2 775 personas rescatadas en el mar que habían desembarcado en Malta.

La delegación de Malta, respaldada por algunas delegaciones, opinó que la labor realizada hasta la fecha en relación con esta cuestión no era suficiente para que el Grupo de trabajo SAR pudiera tratar esta cuestión. Además, Malta estaba convencida de que se trataba de una cuestión delicada sobre la cual se había mantenido un largo debate hace cuatro años a fin de alcanzar un delicado compromiso por lo que respecta a las enmiendas de 2004 a los Convenios SOLAS y SAR. Asimismo, Malta mantenía que se trata de un asunto multidisciplinario que debe tratarse siguiendo un planteamiento interorganismos.

10.11 La delegación de las Islas Marshall, remitiéndose a las declaraciones anteriores, confirmó los detalles facilitados por la delegación de Malta en relación con el rescate de 162 personas en el mar por el buque tanque **Overseas Primar** con pabellón de las Islas Marshall, y que el mal tiempo había obstaculizado los esfuerzos para desembarcar a las personas rescatadas en tierra. La delegación de las Islas Marshall manifestó su agradecimiento a las autoridades maltesas por su colaboración en disponer las medidas necesarias para desembarcar a las personas rescatadas del modo más rápido y seguro posible.

10.12 La delegación de Italia propuso distribuir como documento de la reunión la información que España e Italia habían proporcionado verbalmente y habían tenido la intención de presentar como documento informativo en el presente periodo de sesiones, y remitir este documento de la reunión al Grupo de trabajo SAR para que lo examinara en detalle. La delegación de Malta, haciendo referencia a las Directrices de los Comités, no pudo dar su acuerdo a la distribución del documento, que no se había presentado de conformidad con dichas Directrices, para que el Grupo de trabajo SAR lo examinara.

10.13 Tras debatir sobre la cuestión, el Subcomité acordó que era prematuro remitir esta cuestión al Grupo de trabajo SAR debido a la falta de documentos de fondo y acordó también:

- .1 tomar nota de los resultados del FAL35;
- .2 informar de los resultados de las deliberaciones al FSI 17 y al MSC 86 para que los examinen; y
- .3 invitar a las partes interesadas a que presenten propuestas para que las examinen el FSI 17, MSC 86 y el COMSAR 14, según proceda, a fin de facilitar las deliberaciones sobre esta cuestión.

11 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL COMSAR 14

11.1 El Subcomité recordó que el MSC 78 había acordado que la decisión de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo de un subcomité no significaba que el Comité estuviera de acuerdo con los aspectos técnicos de la propuesta, y que el examen pormenorizado de los aspectos técnicos de la propuesta y la elaboración de las prescripciones y recomendaciones adecuadas debía quedar a criterio del subcomité interesado.

11.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 84 había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité COMSAR un punto de alta prioridad titulado "Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje", para cuya ultimación se necesitaban tres periodos de sesiones, y había asignado la tarea de coordinador al Subcomité DE. Se había previsto que el Subcomité DE tratara ese asunto en su 53º periodo de sesiones en febrero de 2010, antes del COMSAR 14.

11.3 El Subcomité también tomó nota de que el NAV 54, con respecto a la elaboración de una estrategia de navegación electrónica, había examinado el proyecto de marco para la implantación de la estrategia y había acordado que, a reserva de la aprobación de la estrategia de navegación electrónica por parte del Comité, sería necesario contar con el punto pertinente en el programa de trabajo del Subcomité NAV para implantarla. Además, el Subcomité NAV también había acordado que se necesitaba un enfoque coordinado que condujera a la elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica por los Subcomités COMSAR, NAV y STW y que el Subcomité NAV debería ser el coordinador.

11.4 El Subcomité también tomó nota del que el MSC 85:

- .1 había aprobado el proyecto de estrategia para la elaboración e implantación de la navegación electrónica;
- .2 posteriormente, también había aprobado el proyecto de marco para el proceso de implantación de la estrategia de navegación electrónica, junto con un calendario

para la implantación de la estrategia de navegación electrónica propuesta y había pedido a otras organizaciones internacionales que participaran en la implantación de la navegación electrónica;

- .3 había refrendado la decisión del Subcomité de que los Presidentes y los Secretarios de los Subcomités COMSAR, NAV y STW elaboraran conjuntamente un enfoque coordinado para la implantación de la estrategia de navegación electrónica propuesta; y
- .4 había acordado incluir en los programas de trabajo de los Subcomités COMSAR, NAV y STW un punto de alta prioridad titulado "Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica", asignándole cuatro periodos de sesiones para su ultimación, con el Subcomité NAV como coordinador.

11.5 Por último, el Subcomité tomó nota de que, junto con los Presidentes y los Secretarios de los Subcomités NAV y STW, el Presidente y el Secretario participaban en la elaboración de un enfoque coordinado para implantar la estrategia de navegación electrónica propuesta y que el plan de trabajo conjunto, que incluía una propuesta específica en la que se esbozaba el enfoque, se presentaría al MSC 86 para su examen y aprobación.

11.6 Teniendo en cuenta los avances logrados durante el periodo de sesiones y las disposiciones del procedimiento de organización del orden del día que figura en los párrafos 3.11 a 3.23 de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.2), el Subcomité examinó su programa de trabajo y orden del día para su próximo periodo de sesiones (COMSAR 13/WP.1) y elaboró una revisión al mismo para el COMSAR 14. El Subcomité acordó invitar al Comité a que ampliara el plazo de ultimación de los siguientes puntos del programa de trabajo:

- .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 2010; y
- .2 punto A.1 – Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas, hasta 2010.

11.7 También se invitó al Comité a que aprobara la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional para el COMSAR 14, que figuran en el anexo 12.

Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009

11.8 El Subcomité tomó nota de la información sobre la situación de los resultados previstos del programa de trabajo del Subcomité y el orden del día provisional correspondiente al COMSAR 14 en relación con el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2008-2009, que figura en el anexo 13, a fin de presentarla al MSC 86 para que la examine y adopte las medidas pertinentes.

Preparativos para el próximo periodo de sesiones

11.9 El Subcomité anunció que probablemente constituiría en el COMSAR 14 grupos de trabajo sobre los siguientes temas:

- .1 búsqueda y salvamento (SAR);
- .2 cuestiones técnicas (SMSSM, UIT y cuestiones operacionales y normas de funcionamiento); y
- .3 navegación electrónica.

11.10 El Subcomité tomó nota de que la celebración del 14º periodo de sesiones del Subcomité estaba provisionalmente prevista del [8 al 12 de marzo de 2010] en la sede de la OMI.

12 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2010

12.1 De conformidad con la regla 16 del Reglamento interno del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité reeligió por unanimidad al Sr. C. Salgado (Chile) Presidente y, en su ausencia, al Sr. A. Olopoenia (Nigeria) Vicepresidente, ambos para 2010.

13 OTROS ASUNTOS

Informe de la 10ª patrulla antártica naval combinada

13.1 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por Argentina y Chile (COMSAR 13/13), presentada por Chile, sobre las actividades de la Xª patrulla antártica naval combinada, llevadas a cabo por Argentina y Chile con el fin de incrementar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente en el continente antártico.

13.2 La delegación de Argentina informó al Subcomité de que había llevado a cabo anualmente ejercicios de búsqueda y salvamento con la Armada de la República de Chile en el canal de Beagle, y también ejercicios de simulación sobre radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento con Uruguay y Sudáfrica. Se observó que, en particular en la zona del Tratado Antártico, en la que Argentina tenía responsabilidades de búsqueda y salvamento, podían lograr mejoras considerables en cuanto a la respuesta a emergencias gracias a la cooperación. El Subcomité también tomó nota de que en agosto de 2008 se había impartido un cursillo en Viña del Mar (Chile), coordinado por la Armada de Chile, al que habían asistido países con distintas responsabilidades de búsqueda y salvamento en la Antártida.

13.3 El Subcomité estuvo de acuerdo con los Estados Unidos en que el cursillo celebrado en Chile era un ejemplo de cooperación excelente a ese respecto.

Códigos, recomendaciones y directrices de los instrumentos de carácter no obligatorio

13.4 El Subcomité recordó que el COMSAR 12:

- .1 había examinado el documento COMSAR 12/14/1 (Secretaría), en cuyo anexo figuraba la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio que son competencia del Subcomité COMSAR, y que el MSC 83 le había pedido que examinara;

- .2 teniendo en cuenta la extensa lista del anexo del documento COMSAR 12/14/1, que contiene 126 instrumentos de carácter no obligatorio, había acordado aprobar la lista que figura en el anexo del documento COMSAR 12/14/1 como lista de documentos pertinentes;
- .3 había acordado que en ese periodo de sesiones no se disponía de suficiente tiempo para examinar detenidamente la lista completa de instrumentos de carácter no obligatorio que son de su incumbencia y que era necesario contar con expertos que examinaran esos documentos en profundidad y estudiaran la necesidad de revisar o suprimir algunos de ellos; y
- .4 había decidido constituir un grupo de trabajo por correspondencia que examinara la lista durante el lapso interperiodos.

13.5 El Subcomité examinó brevemente el documento COMSAR 13/13/1 (Reino Unido), en el que figuran las recomendaciones y observaciones del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio existentes relacionados con el Subcomité COMSAR. El Subcomité decidió remitir el documento al Grupo de trabajo técnico para que examinara de manera pormenorizada las recomendaciones y observaciones del Grupo de trabajo por correspondencia relacionadas con las cuestiones de radiocomunicaciones, y al Grupo de trabajo SAR para que examinara en detalle las recomendaciones y observaciones del Grupo de trabajo por correspondencia relacionadas con las cuestiones de búsqueda y salvamento.

Mandato del Grupo de trabajo técnico

13.6 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo técnico que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones propuestas formuladas por el Pleno, examinara el documento COMSAR 13/13/1 (puntos 1 a 42, 44 a 62, 64, 65, 67 a 70, 72 a 80, 82 a 85, 87, 88, 92 a 94, 97 a 99, 106, 111 a 116, 118, 119, 121 y 123 a 126) y formulara observaciones y recomendaciones.

Informe del Grupo de trabajo técnico

13.7 Al examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo técnico (COMSAR 13/WP.3, párrafos 6.1 a 6.3), el Subcomité adoptó las medidas que se indican a continuación.

13.8 El Subcomité aprobó las enmiendas al anexo del documento COMSAR 13/13/1, y encargó a la Secretaría que identificara los casos en los que códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio estaban incorporados directamente en otras publicaciones.

Mandato del Grupo de trabajo SAR

13.9 El Comité encargó al Grupo de trabajo SAR que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones y propuestas formuladas por el Pleno, examinara el documento COMSAR 13/13/1 (puntos 43, 63, 66, 71, 81, 86, 89 a 91, 95, 96, 100 a 105, 107 a 110, 117, 120 y 122) y formulara observaciones y recomendaciones.

Informe del Grupo de trabajo SAR

13.10 Al examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo SAR (COMSAR 13/WP.2, párrafos 7.2 a 7.4), el Subcomité adoptó las medidas que se indican a continuación.

13.11 El Subcomité se mostró de acuerdo con la mayoría de las medidas y observaciones sugeridas y opinó que debía modificarse la circular COMSAR/Circ.27 (punto 63) como nuevo formato de datos para la serie actual de circulares SAR.8. La circular MSC/Circ.960 (punto 91) seguía siendo válida, teniendo presente que esta información se utilizaba en el TMAS en tierra pero no en el sector del transporte marítimo.

13.12 El Subcomité encargó a la Secretaría que tomara las medidas adecuadas con respecto a las modificaciones propuestas.

13.13 El Subcomité convino en que la labor realizada por el Grupo de trabajo por correspondencia había resultado muy útil. El Subcomité convino también en que los códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio relacionados con el Subcomité COMSAR deberían examinarse con regularidad en el futuro, por lo menos cada cinco años.

Manifestaciones de agradecimiento

13.14 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 una larga y feliz jubilación o el mayor de los éxitos en sus nuevas funciones, según el caso.

- Capitán Ronald Quipildor Tito (Bolivia) (regreso a su país de origen);
- Capitán Jose Caetano de Oliveira Filho (Brasil) (regreso a su país de origen);
- Sr. Yun Min Jong y Sr. Kwang Nam Ri (República Popular Democrática de Corea) (regreso a su país de origen);
- Capitán Hugo Ricaurte Caravias (Ecuador) (regreso a su país de origen);
- Sra. Inger-Lise Walter (Noruega) (jubilación);
- Sr. Håkan Lindley (Suecia) (jubilación);
- Sr. Dave Jardine-Smith (Reino Unido) (jubilación); y
- Sr. Steve Godsiff (Reino Unido) (jubilación).

14 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE AL COMITÉ

14.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima, en su 86º periodo de sesiones, a que:

- .1 apruebe el proyecto de circular MSC que contiene el Manual conjunto revisado OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima (párrafo 3.19 y anexo 1);
- .2 refrende la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que distribuya la circular COMSAR que contiene la lista de coordinadores de zonas NAVAREA (párrafo 3.20);

- .3 refrende la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que prepare y distribuya la circular COMSAR: "Orientaciones sobre los alertas de socorro" (párrafo 4.9 y anexo 2);
- .4 refrende la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que transmita una declaración de coordinación para la UIT y el CIRM, sobre la propuesta de nueva "Clase H de LSD", que sería una radio LSD de mano destinada principalmente a alertas y comunicaciones de socorro (párrafo 4.27 y anexo 3);
- .5 refrende la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que transmita una declaración de coordinación a la UIT, la AISM, la CEI y el CIRM, sobre los transmisores de búsqueda y salvamento del sistema de identificación automática (AIS-SART) (párrafo 4.33 y anexo 4);
- .6 refrende la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que transmita una declaración de coordinación a la UIT sobre el carácter reglamentario de las radiofrecuencias del SIA utilizadas para la seguridad de la navegación para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT de 2011 (CMR-11) (párrafo 4.53 y anexo 5);
- .7 encargue al Subcomité NAV que examine las cuestiones relacionadas con el carácter de las frecuencias del SIA y asesore al COMSAR 14 al respecto (párrafo 4.54);
- .8 encargue al Subcomité DSC que examine la cuestión del seguimiento e identificación de los contenedores de carga y asesore al COMSAR 14 al respecto (párrafo 4.59);
- .9 encargue al Subcomité NAV que examine las posibles necesidades de espectro en el futuro para la navegación electrónica y asesore al COMSAR 14 al respecto (párrafo 4.64);
- .10 autorice a la Secretaría a que transmita directamente, tras el COMSAR 14 y antes de su aprobación por el MSC 87, al Grupo de trabajo 5B del UIT-R el proyecto de postura de la OMI, a fin de informar a la UIT con suficiente antelación de la postura que adoptará la OMI en la CMR-11 (párrafo 4.78);
- .11 tome nota de las cuestiones de importancia para los servicios marítimos incluidas en el orden del día de la CMR-11, y del anteproyecto pormenorizado de postura de la OMI en relación con los puntos 1.2, 1.3, 1.5, 1.7, 1.9, 1.10, 1.15, 1.17, 1.18, 1.19, 1.22, 1.23, 2, 4 y 8.2 del orden del día de la CMR-11 (párrafos 4.43 a 4.80 y anexo 6);
- .12 refrende la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que transmita una declaración de coordinación a la UIT sobre la implantación de la resolución 355 (CMR-07), relativa al Manual Marítimo (párrafo 4.83 y anexo 7);
- .13 refrende la decisión del Subcomité de volver a constituir el Grupo mixto de expertos OMI/UIT, incluidos el mandato del Grupo y la celebración de una reunión del 23 al 25 de junio de 2009 en la sede de la OMI (párrafo 4.84 y anexo 8);

- .14 refrende la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que distribuya la circular COMSAR revisada: "Lista actualizada de los centros coordinadores de salvamento (RCC) conectados con estaciones terrenas terrestres (ETT) de Inmarsat" (párrafo 5.4);
- .15 autorice a la Secretaría a que revise y publique la circular COMSAR: "Lista actualizada de los centros coordinadores de salvamento (RCC) conectados con estaciones terrenas terrestres (ETT) de Inmarsat" una vez al año sin someterla previamente a la aprobación del Subcomité (párrafo 5.5);
- .16 refrende la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que actualice y distribuya la Lista de documentos que deben tener los centros coordinadores de salvamento marítimo (MRCC) (párrafo 5.7);
- .17 encargue al Grupo especial de trabajo sobre la LRIT que elaborara una propuesta sobre los cambios que procede introducir en las especificaciones técnicas, si es necesario, para posibilitar la obtención por los servicios SAR de información sobre determinados buques (párrafo 6.34);
- .18 apruebe la celebración y el mandato y el orden del día provisional de la 16ª reunión del Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (párrafo 6.54 y anexo 9);
- .19 refrende la iniciativa del Subcomité de pedir a la Secretaría que distribuya la circular COMSAR sobre Mensajes del SIA relacionados con la seguridad (párrafo 7.8 y anexo 10);
- .20 tome nota de la información facilitada con respecto al transmisor del sistema de identificación automática para las radiobalizas de localización de siniestros (AIS-EPIRB) en el marco de la propuesta de nuevo punto del programa de trabajo que figura en el documento MSC 86/23/1 (Estados Unidos) (párrafos 7.10 a 7.25);
- .21 apruebe el proyecto de circular MSC sobre la adopción de enmiendas al Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR), teniendo en cuenta que la OACI se había mostrado de acuerdo en incluir las enmiendas propuestas en el Manual IAMSAR (párrafos 8.3 y 8.4, y anexo 11);
- .22 tome nota de los resultados de las deliberaciones con respecto a las Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar (sección 10); y
- .23 apruebe el informe en general.

14.2 Se invita al Comité a que, cuando examine el programa de trabajo del Subcomité, tenga en cuenta el programa de trabajo revisado sugerido por el Subcomité (anexo 12) en general y, en particular, a que amplíe 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 6.53); y

- .2 "Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas" (párrafo 7.28).

14.3 Se invita también al Comité a que apruebe el orden del día propuesto para el 14º periodo de sesiones del Subcomité (anexo 12) que se ha elaborado utilizando el procedimiento de organización del orden del día, y a que refrende el informe sobre la situación de los resultados previstos del Subcomité en relación con el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio actual (párrafo 11.8 y anexo 13).

ANEXO 1**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****MANUAL CONJUNTO OMI/OHI/OMM RELATIVO A LA INFORMACIÓN
SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA (ISM) REVISADO**

- 1 El Comité de Seguridad Marítima (MSC), en su [86º periodo de sesiones (27 de mayo al 5 de junio de 2009)], tomó nota del Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima (ISM) revisado, elaborado por la OMM y la OHI y acordado por el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR) en su 13º periodo de sesiones (19 a 23 de enero de 2009), y lo aprobó.
- 2 El MSC 86 tomó nota de que en la sección 7 se proporcionan orientaciones amplias y ejemplos de la estructura y el texto que deben utilizarse en los radioavisos náuticos y que para garantizar una mayor uniformidad esta sección debía proporcionarse en inglés como apéndice de las circulares y publicaciones en los idiomas español y francés.
- 3 El Comité opinó que debía alentarse a la utilización más amplia posible del Manual e invitó a los Gobiernos Miembros a que pusieran el Manual conjunto OMI/OHI/OMM en conocimiento de los navegantes y de todas las personas que participan en la promulgación de radioavisos náuticos y pronósticos y radioavisos meteorológicos.
- 4 La presente circular reemplaza la circular COMSAR/Circ.4.
- 5 El Comité decidió que las enmiendas entraran en vigor [1 de enero de 2011].

ANEXO

PREFACIO

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

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

La publicación incluía secciones de la resolución A.706(17) de la OMI: "Servicio mundial de radioavisos náuticos", en su forma enmendada, y secciones pertinentes de la publicación de la OMM titulada "Manual de Servicios Meteorológicos Marinos".

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

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

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

ÍNDICE

SECCIÓN	Página
1 INFORMACIÓN GENERAL	6
2 DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA.....	7
2.1 Introducción	7
2.2 Definiciones	8
2.2.2 Delimitación de zonas NAVAREA	12
2.3 Métodos de transmisión	12
2.4 Horarios de transmisión	13
2.5 Equipo de a bordo	14
2.6 Suministro de información	14
2.7 Procedimientos de coordinación	15
3 RECURSOS Y RESPONSABILIDADES DE LOS COORDINADORES	16
3.1 Recursos del coordinador de NAVAREA	16
3.2 Responsabilidades del coordinador de NAVAREA	16
3.3 Recursos del coordinador de subzona	18
3.4 Responsabilidades del coordinador de subzona	18
3.5 Recursos del coordinador nacional	19
3.6 Responsabilidades del coordinador nacional	19
4 RADIOAVISOS NÁUTICOS PARA EL SISTEMA MUNDIAL DE RADIOAVISOS NÁUTICOS.....	21
4.1 Generalidades	21
4.2 Radioavisos de NAVAREA	22
4.3 Radioavisos de subzona	23
4.4 Radioavisos costeros	23
4.5 Radioavisos locales	23
5 ESTRUCTURA DE LOS RADIOAVISOS NÁUTICOS.....	24
5.1 Numeración	24
5.2 Idioma	24
5.3 Mensajes "sin avisos"	24
5.4 Elementos normalizados de los mensajes	24
5.5 Cuadro de elementos de los mensajes	25
6 FORMATO DE LOS MENSAJES DE RADIOAVISOS NÁUTICOS	26
Parte 1 – PREÁMBULO	26
Elemento normalizado 1 del mensaje – IDENTIFICADOR DE SERIE DEL MENSAJE	26
Elemento normalizado 2 del mensaje – ZONA GENERAL	26
Elemento normalizado 3 del mensaje – LOCALIDAD	27
Elemento normalizado 4 del mensaje – NÚMERO DE CARTA	27
Parte 2 – AVISO	28
Elemento normalizado 5 del mensaje – CUESTIÓN CLAVE	28
Elemento normalizado 6 del mensaje – SITUACIÓN GEOGRÁFICA	28
Elemento normalizado 7 del mensaje – OBSERVACIONES ADICIONALES	29
Parte 3 – COLOFÓN	30
Elemento normalizado 8 del mensaje – DETALLES DE ANULACIÓN	30

SECCIÓN	Página
7	
ORIENTACIONES Y EJEMPLOS PARA LOS RADIOAVISOS NÁUTICOS POR TIPO DE PELIGRO.....	31
1. averías en las luces, señales de niebla y boyas que afecten a las vías de navegación principales;	31
2. presencia de restos peligrosos de naufragios en las vías de navegación principales o cerca de ellas y, si procede, su balizamiento;	37
3. establecimiento de nuevas e importantes ayudas a la navegación o de cambios de consideración en las ya existentes, cuando lo uno o lo otro pueda crear confusión para la navegación;	39
4. presencia de remolques grandes y de difícil gobierno en aguas congestionadas;	41
5. obstáculos a la deriva potencialmente peligrosos (incluidos buques derrelictos, hielos, minas, contenedores y otros objetos de gran tamaño);	43
6. zonas en las que se realizan operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) o de lucha contra la contaminación (para que se eviten dichas zonas);	45
7. presencia de rocas, bancos, arrecifes y restos de naufragio recién descubiertos y que probablemente constituyen un peligro para la navegación y, si procede, su balizamiento;	46
8. modificación o suspensión inesperadas de derrotas establecidas;	48
9. actividades de tendido de cables o conductos, remolque de grandes objetos sumergidos destinados a exploraciones de investigación o geofísicas, empleo de sumergibles con o sin tripulación u otras operaciones submarinas que puedan constituir un peligro en las vías de navegación o cerca de ellas;	51
10. establecimiento de instrumentos científicos y de investigación en las vías de navegación o a proximidad de éstas;	53
11. establecimiento de estructuras mar adentro en las vías de navegación o cerca de ellas;	55
12. fallo importante de los servicios de radionavegación y de los servicios radioeléctricos o por satélite en tierra de información sobre seguridad marítima;	57
13. información relativa a operaciones especiales que puedan afectar a la seguridad de la navegación, a veces en zonas extensas, tales como ejercicios navales, lanzamientos de misiles, misiones espaciales, pruebas nucleares, zonas de vertimiento de municiones, etc. Es importante que cuando se conozca el nivel de riesgo se indique esta información en el radioaviso pertinente. Cuando sea posible, estos radioavisos se deberían difundir inicialmente con un mínimo de cinco días de anticipación a la fecha señalada para la operación haciendo referencia a las publicaciones nacionales pertinentes en el radioaviso;	59
14. actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques;	61
15. tsunamis y otros fenómenos naturales, tales como fluctuaciones anormales en el nivel del mar;	63
16. información sobre asesoramiento sanitario de la Organización Mundial de la Salud (OMS);	65
y	
17. prescripciones relacionadas con la protección.	66
Boletines	67
Varios	68

SECCIÓN	Página
8 RADIOAVISOS Y PRONÓSTICOS METEOROLÓGICOS	71
8.1 Transmisión de radioavisos y boletines meteorológicos y marinos (aplicación del SMSSM)	71
8.2 Procedimientos	72
8.3 Radioavisos	74
8.4 Sinopsis	75
8.5 Pronósticos	76
8.6 Abreviaturas de uso común en el servicio internacional NAVTEX	77
8.7 Delimitación de las zonas METAREA	79
9 NOTIFICACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO	80
10 PROCEDIMIENTO DE ENMIENDA DEL MANUAL CONJUNTO OMI/OHI/OMM RELATIVO A LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA	80

1 INFORMACIÓN GENERAL

El presente Manual es una guía práctica para todas las personas interesadas en elaborar radioavisos náuticos o en transmitir pronósticos y avisos meteorológicos en el marco del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM). La información sobre seguridad marítima (ISM) se difunde de conformidad con lo estipulado en la resolución A.705(17) de la OMI, enmendada. Los radioavisos náuticos se emiten bajo los auspicios del Servicio mundial de radioavisos náuticos (SMRN) de la OMI/Organización Hidrográfica Internacional (OHI), según lo dispuesto en la resolución A.706(17) de la OMI, enmendada. Los pronósticos y avisos meteorológicos se difunden bajo los auspicios de la Organización Meteorológica Mundial (OMM). A fin de lograr el efecto deseado para los marinos, es esencial presentar la información pertinente de manera oportuna utilizando un formato unificado, claro, breve y sin ambigüedades. El principal propósito del presente Manual es proporcionar las mejores expresiones para su uso en todos los tipos de radioavisos náuticos y pronósticos y avisos meteorológicos que deben difundirse en idioma inglés¹. En los casos apropiados, se tomó nota de las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (resolución A.918(22)).

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

En el párrafo 5.3.1 de la resolución A.706(17): "Servicio mundial de radioavisos náuticos", enmendada (MSC.1/Circ.1288), se exige que "Todos los radioavisos NAVAREA, de subzona y costeros, se transmitirán solamente en inglés en los servicios internacionales NAVTEX y SafetyNET". Cuando el presente Manual se ha publicado en idiomas distintos del inglés, los ejemplos de mensajes de la sección 7 también se proporcionan en inglés en un anexo adicional.

¹ Véase el "Manual de servicios meteorológicos marinos" (publicación N° 558) de la OMM.

2 DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

2.1 Introducción

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

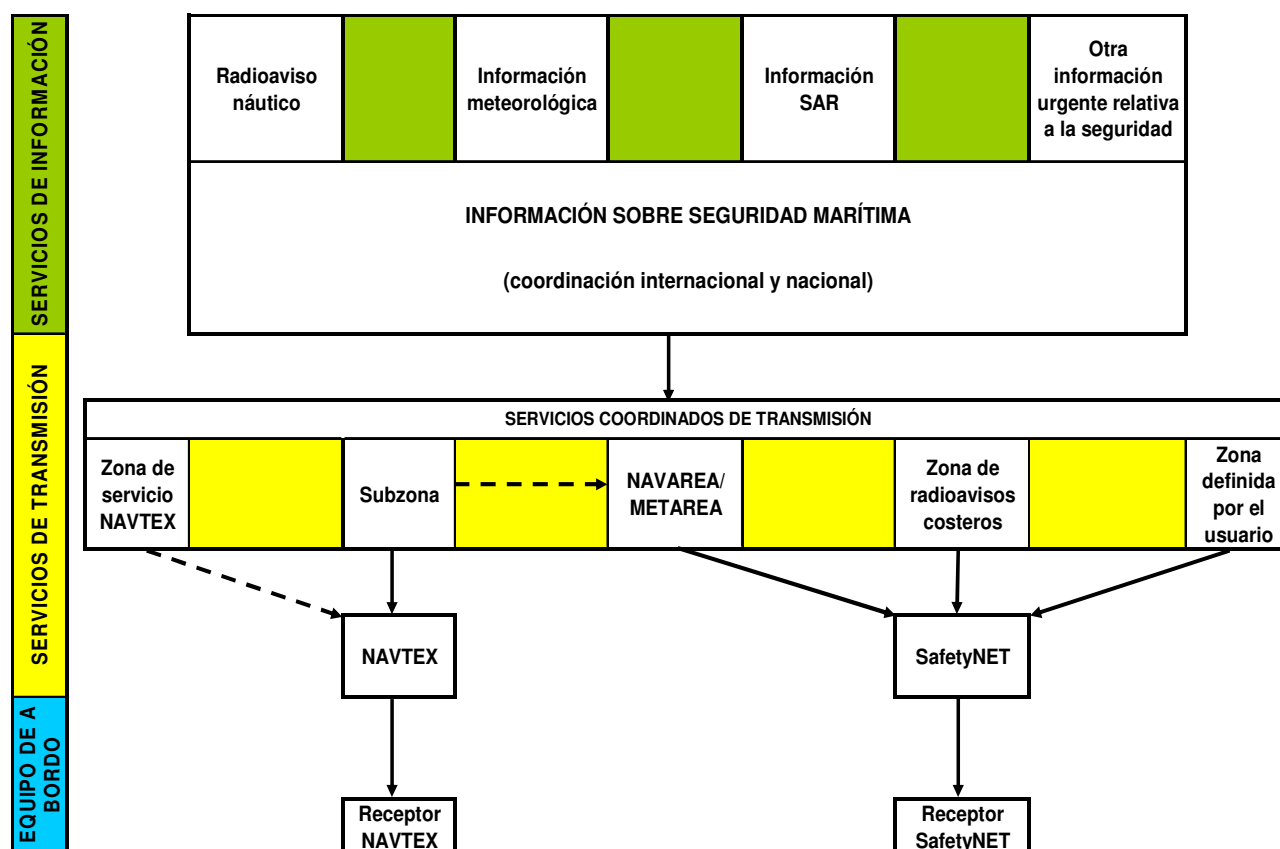


Figura 1: El servicio de información sobre seguridad marítima del sistema mundial de socorro y seguridad marítima

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

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

2.2 Definiciones

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

- .1 *Estación terrena costera (ETC)*: instalación de radiocomunicaciones fija terrenal que sirve de nexo entre las redes terrenales y los satélites de Inmarsat del servicio móvil marítimo por satélite. También se conoce con el nombre de estación terrena en tierra (ETT).
- .2 *Radioaviso costero*: radioaviso náutico difundido por un coordinador nacional como parte de una serie numerada. La transmisión se hará a través del servicio internacional NAVTEX a zonas de servicio NAVTEX definidas y/o a través del servicio internacional SafetyNET a zonas de radioavisos costeros. (Además, las Administraciones podrán difundir radioavisos costeros por otros medios).
- .3 *Zona de radioaviso costero*: zona marítima única y bien definida dentro de una zona NAVAREA/METAREA o una subzona establecida por un Estado ribereño con objeto de coordinar la transmisión de información sobre seguridad marítima costera a través del servicio SafetyNET.
- .4 *IDBE en ondas decamétricas*: impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas utilizando radiotelegrafía, según se define en la recomendación M 688 del UIT-R.
- .5 *Boletín vigente*: lista de los números de serie de los radioavisos de NAVAREA, de subzona o costeros vigentes emitidos y transmitidos por el coordinador de NAVAREA, el coordinador de subzona o el coordinador nacional durante por lo menos las últimas seis semanas.
- .6 *Servicio NAVTEX internacional*: transmisión coordinada y recepción automática en 518 kHz de información sobre seguridad marítima mediante la telegrafía de impresión directa de banda estrecha, utilizando el idioma inglés².
- .7 *Servicio internacional SafetyNET*: transmisión coordinada y recepción automática de información sobre seguridad marítima mediante el sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de Inmarsat utilizando el idioma inglés, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada.
- .8 *Radioaviso local*: radioaviso náutico que abarca aguas costeras a menudo comprendidas dentro de los límites jurisdiccionales de una autoridad portuaria.
- .9 *Vías de navegación principales*: rutas utilizadas para el transporte marítimo internacional.

² Como se estipula en el Manual NAVTEX de la OMI.

- .10 *Información sobre seguridad marítima (ISM)*³: radioavisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos y otros mensajes urgentes relacionados con la seguridad que se transmiten a los buques.
- .11 *Servicio de información sobre seguridad marítima*: red coordinada internacional y nacionalmente de transmisiones que contienen información necesaria para la seguridad de la navegación.
- .12 *Zona METAREA*: zona geográfica marítima⁴ establecida con objeto de coordinar la transmisión de información meteorológica marítima. Para identificar a una zona marítima en particular se utiliza el término METAREA seguido de un número romano de identificación. La delimitación de estas zonas no guarda relación con las líneas de fronteras entre Estados, ni irá en perjuicio del trazado de las mismas.
- .13 *Información meteorológica*: información sobre avisos y pronósticos meteorológicos marítimos de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- .14 *Coordinador nacional*: autoridad nacional encargada de recopilar y emitir radioavisos costeros en una zona nacional bajo su responsabilidad.
- .15 *Servicio nacional NAVTEX*: transmisión y recepción automática de información sobre seguridad marítima mediante la telegrafía de impresión directa de banda estrecha en frecuencias que no sean la de 518 kHz y utilizando los idiomas que decidan las Administraciones en cuestión.
- .16 *Servicio nacional SafetyNET*: transmisión y recepción automática de información sobre seguridad marítima mediante el sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de Inmarsat y utilizando los idiomas que decidan las Administraciones interesadas.
- .17 *Zona NAVAREA*: zona geográfica marítima⁴ establecida con objeto de coordinar la transmisión de radioavisos náuticos. Para identificar a una zona marítima en particular se utiliza el término NAVAREA seguido de un número romano de identificación. La delimitación de estas zonas no guarda relación con las líneas de fronteras entre Estados, ni irá en perjuicio del trazado de las mismas.
- .18 *Coordinador de NAVAREA*: autoridad encargada de coordinar, recopilar y emitir radioavisos NAVAREA a una zona NAVAREA designada.
- .19 *Radioaviso de NAVAREA*: radioaviso náutico o boletín vigente difundido por un coordinador de NAVAREA como parte de una serie numerada.

³ Según se define en la regla IV/2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado.

⁴ Puede incluir los mares interiores, vías navegables y lagos en los que puedan navegar los buques de navegación marítima.

- .20 *Radioaviso náutico*: mensaje que contiene información urgente relacionada con la seguridad de la navegación transmitido a los buques de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- .21 *NAVTEX*: el sistema para transmitir y recibir automáticamente información sobre seguridad marítima utilizando telegrafía de impresión directa de banda estrecha.
- .22 *Zona de servicio NAVTEX*: zona marítima única y bien definida para la que se facilita información sobre seguridad marítima desde un determinado transmisor NAVTEX.
- .23 *Coordinador NAVTEX*: autoridad encargada del funcionamiento y la gestión de una o más estaciones NAVTEX que transmiten información sobre seguridad marítima como parte del servicio NAVTEX internacional.
- .24 *Otra información urgente relacionada con la seguridad*: transmisión a los buques de información sobre seguridad marítima que no está definida como radioavisos náuticos, información meteorológica ni información SAR. Esto puede incluir, sin que esta lista sea exhaustiva, fallos importantes o cambios en los sistemas de comunicaciones marítimas, así como dispositivos de separación del tráfico nuevos o modificados o reglamentación marítima que afecta a los buques en el mar.
- .25 *SafetyNET*: servicio internacional para la transmisión y la recepción automática de información sobre seguridad marítima a través del sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de Inmarsat. La capacidad receptora de SafetyNET es una de las funciones del equipo que ciertos buques tienen obligación de llevar a bordo en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- .26 *Información SAR*: retransmisión a los buques de los alertas de socorro y transmisión de otra información urgente relacionada con la búsqueda y salvamento.
- .27 *Zona marítima A1*: zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas métricas en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD⁵, según la defina un Gobierno Contratante.
- .28 *Zona marítima A2*: zona de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas hectométricas en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD, según la defina un Gobierno contratante.

⁵ Llamada selectiva digital (LSD): técnica que utiliza códigos digitales y que da a una estación radioeléctrica la posibilidad de establecer contacto con otra estación o grupo de estaciones y transmitirles información cumpliendo las recomendaciones pertinentes del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones ((CCIR) – "Oficina de radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT)" desde el 1 de marzo de 1993).

- .29 *Zona marítima A3*: zona de la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geostacionario de Inmarsat, en la que se dispondrá continuamente del alerta.
- .30 *Zona marítima A4*: cualquiera de las demás zonas que quedan fuera de las zonas marítimas A1, A2 y A3.
- .31 *Subzona*: subdivisión de una zona NAVAREA/METAREA en la que varios países han establecido un sistema coordinado de difusión de información sobre seguridad marítima. La delimitación de estas zonas no guarda relación con las líneas de frontera entre Estados, ni irá en perjuicio del trazado de las mismas.
- .32 *Coordinador de subzona*: autoridad encargada de coordinar, recopilar y emitir radioavisos de subzona para una subzona establecida.
- .33 *Radioaviso de subzona*: radioaviso náutico difundido por un coordinador de subzona como parte de una serie numerada. La transmisión se hará mediante el servicio internacional NAVTEX a las zonas del servicio NAVTEX definidas o mediante el servicio internacional SafetyNET (a través del coordinador de NAVAREA adecuado).
- .34 *Zona definida por el usuario*: zona geográfica provisional, ya sea circular o rectangular, a la que está destinada información sobre seguridad marítima.
- .35 *UTC*: hora universal coordinada, equivalente a GMT (o ZULU), que es la hora internacional normalizada.
- .36 *Servicio mundial de radioavisos náuticos (SMRN)*⁶: servicio coordinado internacional y nacionalmente para la difusión de radioavisos náuticos.
- .37 *Coordinación*: en los procedimientos operacionales, el hecho de que la asignación de una hora para la transmisión de datos esté centralizada, el formato y los criterios para las transmisiones de datos cumplan lo descrito en el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima, y que la gestión de todos los servicios se haga de acuerdo con lo dispuesto en las resoluciones A.705(17) y A.706(17), enmendadas.

⁶ Como se estipula en la resolución A.706(17), enmendada.

2.2.2 Delimitación de zonas NAVAREA

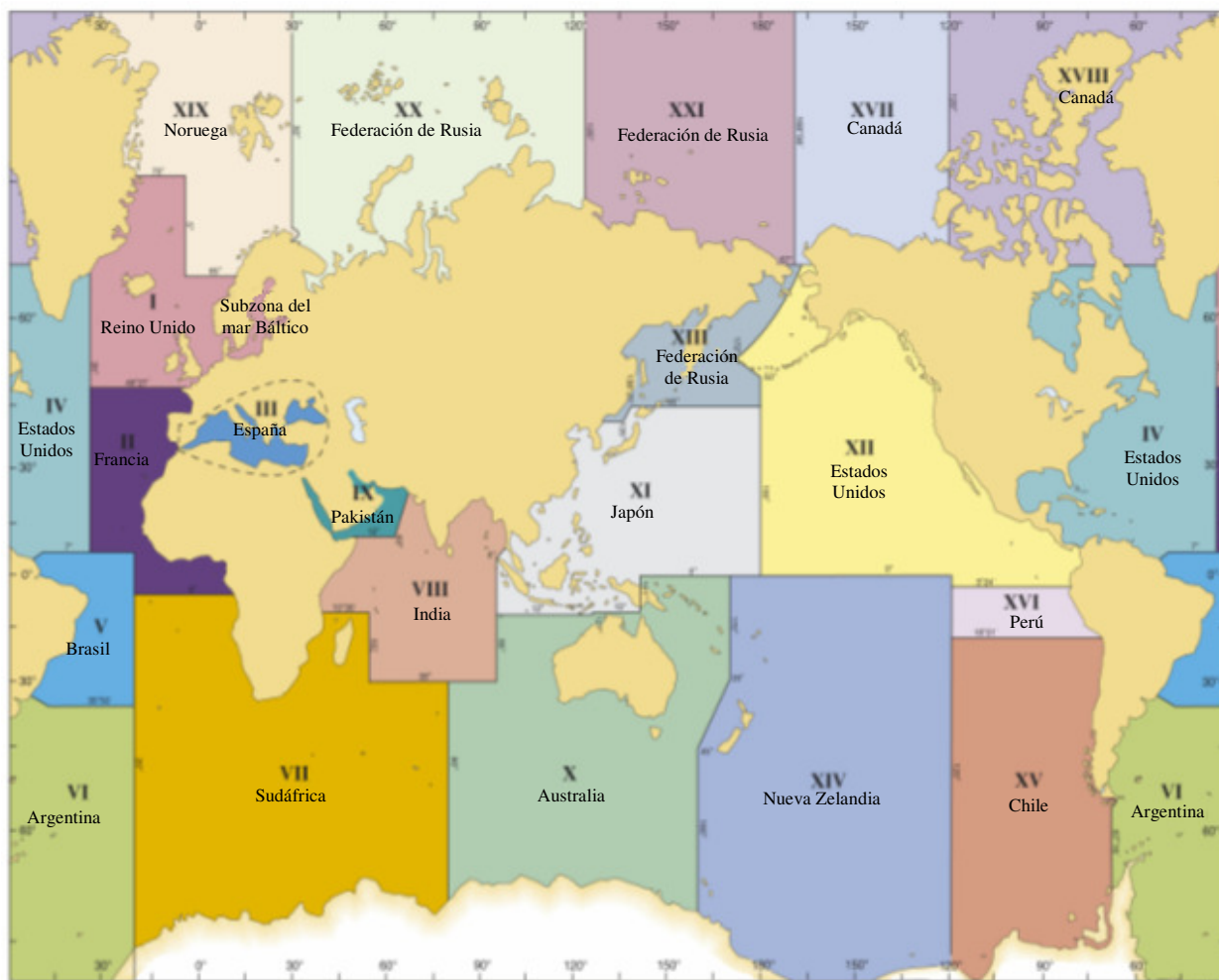


Figura 2: Zonas NAVAREA para la coordinación y difusión de radioavisos náuticos en el marco del Servicio mundial de radioavisos náuticos

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

2.3 Métodos de transmisión

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4 Horarios de transmisión

2.4.1 *Sistemas automáticos (NAVTEX/SafetyNET)*

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

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

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

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

2.4.2 *Cambios de horarios*

2.4.2.1 Las horas de transmisión para el servicio NAVTEX están definidas por el carácter B1 de la estación, asignado por el panel coordinador del servicio NAVTEX del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento.

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

2.5 **Equipo de a bordo**

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

2.5.2 El receptor NAVTEX debería funcionar de conformidad con las especificaciones técnicas que figuran en la recomendación M.540-2 del UIT-R, enmendada, y debería cumplir las normas de funcionamiento adoptadas por la Organización mediante la resolución MSC.148(77), enmendada.

2.5.3 El receptor de SafetyNET se debería ajustar a lo estipulado en las *Maritime Design and Installation Guidelines* (DIGs, Directrices sobre proyecto e instalación) publicadas por Inmarsat, y debería cumplir las normas de funcionamiento adoptadas mediante la resolución A.664(16) de la OMI, enmendada.

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

2.6 **Suministro de información**

2.6.1 Los radioavisos náuticos se proveerán de conformidad con las normas, la organización y los procedimientos del SMRN, siguiendo las directrices funcionales de la OHI a través de su Comisión sobre la difusión de radioavisos náuticos. Los datos de los coordinadores de NAVAREA están disponibles en el sitio en la Red de la OHI (www.ihp.org/Committees), y también se han publicado en una circular COMSAR de la OMI.

2.6.2 La información meteorológica se proporcionará de conformidad con las reglas y recomendaciones técnicas de la OMM, supervisada y examinada por el equipo de expertos sobre servicios de seguridad marítima de la Comisión técnica mixta OMM/COI⁷ sobre oceanografía y meteorología marina (CMOMM).

2.6.3 La información SAR será proporcionada por las distintas autoridades responsables de coordinar las operaciones marítimas de búsqueda y salvamento de conformidad con las normas y procedimientos establecidos por la OMI.

⁷ COI: Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO.

2.6.4 Otra información urgente relacionada con la seguridad será proporcionada por las autoridades nacionales o internacionales pertinentes responsables de la gestión del sistema o el plan.

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

2.7 Procedimientos de coordinación

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

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

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

2.7.4 La coordinación de los cambios en los servicios NAVTEX operacionales y el establecimiento de nuevas estaciones correrá a cargo del Panel coordinador del servicio NAVTEX del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en nombre del Comité de Seguridad Marítima.

2.7.5 La coordinación de los cambios en los servicios SafetyNET operacionales y la autorización y el registro de los proveedores de información correrá a cargo del Panel coordinador del servicio internacional SafetyNET del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento en nombre del Comité de Seguridad Marítima.

2.7.6 Las Administraciones deberían proyectar sus transmisiones de modo que se adapten a todas las zonas de servicio específicas⁸. La designación de las zonas de servicio constituye una parte importante del proceso de coordinación, o sea que se pretende que el buque debería obtener de una sola fuente toda la información relativa a una zona determinada. El Comité de Seguridad Marítima aprueba las zonas NAVAREA/METAREA y las zonas de servicio para el servicio internacional NAVTEX y para el servicio internacional SafetyNET siguiendo el asesoramiento facilitado por la OHI y la OMM.

⁸ La coordinación de las transmisiones de IDBE en ondas decamétricas en el Ártico debería correr a cargo de los proveedores de servicios ISM pertinentes.

3 RECURSOS Y RESPONSABILIDADES DE LOS COORDINADORES

3.1 Recursos del coordinador de NAVAREA

3.1.1 El coordinador de NAVAREA ha de:

- .1 contar con la experiencia y las fuentes de información de un servicio hidrográfico nacional bien establecido;
- .2 disponer de enlaces de comunicación eficaces, como teléfono, correo electrónico, facsímil, Internet, télex, etc., con los coordinadores de subzona y nacionales dentro de la zona NAVAREA, con otros coordinadores de NAVAREA y con otros proveedores de información; y
- .3 tener acceso a sistemas que permitan la transmisión a las aguas navegables de la zona NAVAREA. Como mínimo, esto incluirá las descritas en el párrafo 2.3.1. Normalmente, debería ser posible captar la transmisión por lo menos 300 millas marinas más allá del límite de la zona NAVAREA (24 horas de travesía de un buque rápido).

3.2 Responsabilidades del coordinador de NAVAREA

3.2.1 El coordinador de NAVAREA ha de:

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

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

3.3 Recursos del coordinador de subzona

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

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

3.4 Responsabilidades del coordinador de subzona

3.4.1 El coordinador de subzona ha de:

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

- .10 fomentar la aplicación de las normas y prácticas internacionales establecidas para la difusión de radioavisos náuticos dentro de su subzona;
- .11 supervisar las transmisiones que se efectúen para cerciorarse de que los mensajes se han transmitido de manera correcta;
- .12 mantener un registro de los datos de las fuentes en relación con los radioavisos de NAVAREA de conformidad con las prescripciones de la Administración nacional del coordinador de NAVAREA;
- .13 contribuir a la elaboración de normas y prácticas internacionales mediante la asistencia a las reuniones de la comisión CPRNW de la OHI, y también participar en los foros pertinentes de la OMI, la OHI y la OMM, por ejemplo, el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento, el Equipo de expertos sobre servicios de seguridad marítima, y otras conferencias regionales etc. según proceda; y
- .14 tener en cuenta que la planificación para contingencias es necesaria.

3.5 Recursos del coordinador nacional

3.5.1 El coordinador nacional ha de:

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

3.6 Responsabilidades del coordinador nacional

3.6.1 El coordinador nacional ha de:

- .1 esforzarse por estar al corriente de cuanto pueda afectar considerablemente a la seguridad de la navegación dentro de la zona nacional bajo su responsabilidad;
- .2 evaluar toda la información, tan pronto como la reciba, con ayuda de sus conocimientos especializados, determinando si es pertinente para la navegación en la zona nacional bajo su responsabilidad;
- .3 seleccionar la información que se vaya a transmitir de conformidad con las orientaciones que figuran en el párrafo 4.2;

- .4 redactar los mensajes de los radioavisos costeros de conformidad con lo dispuesto en el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima;
- .5 dirigir y controlar la transmisión de los radioavisos costeros, conforme a lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado;
- .6 enviar directamente a su coordinador de NAVAREA y/o los coordinadores nacionales vecinos por los medios más rápidos de que disponga, los radioavisos costeros y la información conexas pertinente que requieran mayor difusión;
- .7 transmitir los boletines vigentes como mínimo una vez por semana a una hora regular programada;
- .8 difundir la anulación de radioavisos costeros que han perdido su validez;
- .9 servir de punto central de contacto para cuestiones relacionadas con los radioavisos náuticos dentro de la zona nacional bajo su responsabilidad;
- .10 fomentar la aplicación de las normas y prácticas internacionales establecidas para la difusión de radioavisos náuticos dentro de la zona nacional bajo su responsabilidad;
- .11 supervisar las transmisiones que se efectúen para cerciorarse de que los mensajes se han transmitido correctamente;
- .12 mantener un registro de los datos de las fuentes en relación con los radioavisos costeros de conformidad con las prescripciones de la Administración nacional del coordinador nacional; y
- .13 tener en cuenta que la planificación para contingencias es necesaria.

4 RADIOAVISOS NÁUTICOS PARA EL SISTEMA MUNDIAL DE RADIOAVISOS NÁUTICOS

4.1 Generalidades

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.8 Algunos de los temas de radioavisos náuticos enumerados en el párrafo 4.2.2 (por ejemplo, hielos a la deriva, avisos de tsunami y bajamar escorada) quizá también sean adecuados para difundirse como radioavisos o pronósticos de METAREA. En este caso, debe existir la coordinación adecuada entre el coordinador de NAVAREA pertinente y el servicio de transmisión de los radioavisos de METAREA.

4.2 Radioavisos de NAVAREA

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

4.2.2 Se considera que los temas siguientes son apropiados para que se transmitan en los radioavisos de NAVAREA. La lista no es exhaustiva y deberá considerarse sólo como orientación. Presupone además que en un aviso a los navegantes no se ha difundido previamente información lo bastante precisa sobre estos asuntos:

- .1 averías en las luces, señales de niebla y boyas que afecten a las vías de navegación principales;
- .2 presencia de restos peligrosos de naufragios en las vías de navegación principales o cerca de ellas y, si procede, su balizamiento;
- .3 establecimiento de nuevas e importantes ayudas a la navegación o de cambios de consideración en las ya existentes, cuando lo uno o lo otro pueda crear confusión para la navegación;
- .4 presencia de remolques grandes y de difícil gobierno en aguas congestionadas;
- .5 obstáculos a la deriva potencialmente peligrosos (incluidos buques derrelictos, hielos, minas, contenedores y otros objetos de gran tamaño);
- .6 zonas en las que se realizan operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) o de lucha contra la contaminación (para que se eviten dichas zonas);
- .7 presencia de rocas, bancos, arrecifes y restos de naufragio recién descubiertos y que probablemente constituyen un peligro para la navegación y, si procede, su balizamiento;
- .8 modificación o suspensión inesperadas de derrotas establecidas;
- .9 actividades de tendido de cables o conductos, remolque de grandes objetos sumergidos destinados a exploraciones de investigación o geofísicas, empleo de sumergibles con o sin tripulación u otras operaciones submarinas que puedan constituir un peligro en las vías de navegación o cerca de ellas;
- .10 establecimiento de instrumentos científicos y de investigación en las vías de navegación o a proximidad de éstas;
- .11 establecimiento de estructuras mar adentro en las vías de navegación o cerca de ellas;

- .12 fallo importante de los servicios de radionavegación y de los servicios radioeléctricos o por satélite en tierra de información sobre seguridad marítima;
- .13 información relativa a operaciones especiales que puedan afectar a la seguridad de la navegación, a veces en zonas extensas, tales como ejercicios navales, lanzamientos de misiles, misiones espaciales, pruebas nucleares, zonas de vertimiento de municiones, etc. Es importante que cuando se conozca el nivel de riesgo se indique esta información en el radioaviso pertinente. Cuando sea posible, estos radioavisos se deberían difundir inicialmente con un mínimo de cinco días de anticipación a la fecha señalada para la operación haciendo referencia a las publicaciones nacionales pertinentes en el radioaviso;
- .14 actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques;
- .15 tsunamis y otros fenómenos naturales, tales como fluctuaciones anormales en el nivel del mar;
- .16 información sobre asesoramiento sanitario de la Organización Mundial de la Salud (OMS); y
- .17 prescripciones relacionadas con la protección⁹.

4.3 Radioavisos de subzona

4.3.1 Los radioavisos de subzona transmiten información necesaria para la seguridad de la navegación dentro de una subzona. Incluyen normalmente todos los temas enumerados en el párrafo 4.2.2 *supra*, pero que afectan únicamente a la subzona.

4.4 Radioavisos costeros

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

4.4.2 Los radioavisos costeros deberían contener, como mínimo, los elementos enumerados en el párrafo 4.2.2.

4.5 Radioavisos locales

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

⁹ De conformidad con las prescripciones del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

5 ESTRUCTURA DE LOS RADIOAVISOS NÁUTICOS

5.1 Numeración

5.1.1 Los radioavisos náuticos de cada serie se numerarán por orden cronológico a lo largo del año civil, comenzando por el 1/AA a las 00.00 horas UTC del 1 de enero.

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

5.2 Idioma

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

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

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

5.3 Mensajes "sin avisos"

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

5.4 Elementos normalizados de los mensajes

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

PELIGRO + SITUACIÓN GEOGRÁFICA

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

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

5.4.3 El texto de los radioavisos náuticos contendrá elementos concretos del mensaje, identificados y ordenados por los números de referencia que aparecen en la **figura 3** y que se exponen en más detalle en la sección 6. El formato y la estructura de los mensajes debería ser tal que cada elemento del mensaje comience en una nueva línea.

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

5.5 Cuadro de elementos de los mensajes

CUADRO DE ELEMENTOS DE LOS MENSAJES		
Parte	Nº de referencia¹⁰	Elementos del mensaje
Preámbulo	1	Identificador de serie de mensaje
	2	Zona general
	3	Localidad
	4	Número de carta
Aviso	5	Cuestión clave
	6	Situación geográfica
	7	Observaciones adicionales
Colofón	8	Detalles de anulación

Figura 3: Cuadro de elementos de los mensajes que muestra los elementos normalizados de cada parte de un mensaje

¹⁰ El número de referencia NO debe incluirse como parte del texto del mensaje.

6 FORMATO DE LOS MENSAJES DE LOS RADIOAVISOS NÁUTICOS

Parte 1 – PREÁMBULO

Elemento normalizado 1 del mensaje – IDENTIFICADOR DE SERIE DEL MENSAJE

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

RADIOAVISO DE NAVAREA:

NAVAREA III 496/09;
NAVAREA VII 42/09

RADIOAVISO DE SUBZONA:

BALTIC SEA NAV WARN 009/09

RADIOAVISO COSTERO:

AVURNAV TOULON 1015/09;
WZ 345/09

Notas:

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

Elemento normalizado 2 del mensaje – ZONA GENERAL

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

RADIOAVISO DE NAVAREA:

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

RADIOAVISO DE SUBZONA:

GULF OF FINLAND

RADIOAVISO COSTERO:

BAY OF BISCAY;
CANTABRICO

Notas:

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

Elemento normalizado 3 del mensaje – LOCALIDAD

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

RADIOAVISO DE NAVAREA:
NORTHERN GRAND BANKS;
PINANG APPROACH

RADIOAVISO DE SUBZONA:
STORA MIDDELGRUND

RADIOAVISO COSTERO:
BARRA DE PARANAGUA – CANAL DA GALHETA

Nota:

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

Elemento normalizado 4 del mensaje– NÚMERO DE CARTA

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

RADIOAVISO DE NAVAREA:
Chart INDIA 32 (INT 754)

Notas:

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

Parte 2 – AVISO

Elemento normalizado 5 del mensaje – CUESTIÓN CLAVE

Se considera que las cuestiones clave mencionadas en el párrafo 4.2.2 son adecuadas para transmitir dicha información como radioavisos de NAVAREA, de SUBZONA, o COSTEROS. Véanse los ejemplos en la sección 7.

Elemento normalizado 6 del mensaje– SITUACIÓN GEOGRÁFICA

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

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

o

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

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

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

Para los avisos que informan de la presencia de restos de naufragios o rocas, bancos o arrecifes descubiertos recientemente (véanse los párrafos 4.2.2.2 y 4.2.2.7) la palabra "LOCATED" solamente debería utilizarse cuando la situación de un peligro ha sido confirmada por un levantamiento hidrográfico. En todos los demás casos debería utilizarse la palabra "REPORTED".

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

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

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

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

Elemento normalizado 7 del mensaje – OBSERVACIONES ADICIONALES

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

La distancia se citará en millas marinas, con una cifra decimal.

Si se sabe la hora, la fecha y la duración del suceso, se incluirán estos datos. La norma horaria para los radioavisos náuticos siempre será la UTC (véase el párrafo 2.2.1.34).

El formato aceptado para un grupo fecha-hora en el texto de un mensaje es el siguiente:

DDHHMM UTC MoMoMo AA; p. ej., 231642 UTC JUN 09

Parte 3 – COLOFÓN

Elemento normalizado 8 del mensaje – DETALLES DE ANULACIÓN

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

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

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

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

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

Ejemplos	Observaciones
<p>A. CANCEL NAVAREA IV 123/09 AND THIS MSG.</p> <p>B. CANCEL ESTONIAN NAV WARN 87/08. ESTONIAN NOTICES TO MARINERS 520/09 REFERS.</p> <p>C. 1. MESSAGE TEXT – EVENT OF KNOWN DURATION. 2. CANCEL THIS MSG DDHHMM UTC MoMoMo YY.</p>	<p>Se debe escoger una hora para los mensajes que se anulan automáticamente (ejemplo C) que es una hora después de la conclusión del suceso o un día después si no se sabe esta hora con precisión.</p>

7 ORIENTACIONES Y EJEMPLOS PARA LOS RADIOAVISOS NÁUTICOS POR TIPO DE PELIGRO (SEGÚN SE ENUMERAN EN 4.2.2)

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

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

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

FAROS, BALIZAS, BUQUES FARO

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

Notas:

- i) Utilizar los nombres que figuran en las CARTAS y no los que figuran en el CUADERNO DE FAROS.
- ii) No se exige el número en el CUADERNO DE FAROS.
- iii) La SITUACIÓN se redondea normalmente al minuto más próximo para los faros existentes.
- iv) Dada la naturaleza fundamental de los radioavisos náuticos que se basan a menudo en información incompleta

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

LUCES – GLOSARIO DE TÉRMINOS

CLASE DE LUZ	Descripción para la transmisión de mensajes de TEXTO	Descripción para la transmisión de mensajes de VOZ	
Fija (luz continua)	F	Fixed	
De ocultaciones (la duración total de la luz es superior a la duración total de la oscuridad) de ocultaciones sencillas de ocultaciones en grupos de grupos complejos de ocultaciones	OC OC(2) OC(2+3)	Occulting Occulting two Occulting two plus three	
Isofase (periodos de luz y de oscuridad iguales)	ISO	Iso	
De destellos (la duración total de la oscuridad es superior a la duración total de la luz) destellos sencillos destellos largos de grupos de destellos de grupos complejos de destellos	FL LFL FL(3) FL(2+1)	Flash Long flash Flash three Flash two plus one	
Centellante (50 a 79 destellos – 50 o 60 destellos por minuto, en general) centellante continua centellante en grupos centellante interrumpida	Q Q(3) IQ	Quick flash Quick flash three Interrupted quick flash	
Centellante rápida (80 a 159 destellos – 100 o 120 destellos por minuto, en general) centellante rápida continua centellante rápida en grupos centellante rápida interrumpida	VQ VQ(3) IVQ	Very quick flash Very quick flash three Interrupted very quick flash	
Centellante ultrarrápida (160 destellos o más, 240 o 300 destellos por minuto, en general) centellante ultrarrápida continua centellante ultrarrápida interrumpida	UQ IUQ	Ultra quick flash Interrupted ultra quick flash	
Código Morse	MO(K)	Morse Kilo	
Fija y de destellos	FFL	Fixed and flashing	
Alternativa	ALWR	Alternating	
ELEVACIÓN en METROS o PIES, por ejemplo, 14 METRES o 21 FEET			
PERIODO en SEGUNDOS, por ejemplo, 15 SECONDS o 15 SEC (no S)			
ALCANCE en millas marinas		Abreviaturas internacionales	ALCANCE para la transmisión
Alcance sencillo 2 alcances 3 o más alcances	ej. ej. ej.	15M 14/12M 22–18M	15 MILES 14 AND 12 MILES 22 TO 18 MILES (Basta con el alcance más corto)

BOYAS, BOYAS DE NAVEGACIÓN GRANDES, SUPERBOYAS

Descripción normalizada	Observaciones
UNLIT	Utilizar "UNLIT" en lugar de: Out, Extinguished, Not Burning, Not Working. See Note iv.
LIGHT UNRELIABLE	Utilizar "LIGHT UNRELIABLE" en lugar de: Weak, Dim, Low power, Fixed, Out of Character, Irregular, Reduced power.
DAMAGED	No hacer nada cuando se trate de las marcas de tope o los reflectores de radar. Utilizar únicamente en caso de avería grave, por ejemplo, la pérdida de funciones importantes.
OFF STATION	No se encuentra en el lugar indicado en la carta, pero está aún a proximidad del emplazamiento original. Se puede indicar la situación real si se conoce.
MISSING	No se encuentra en la posición indicada y ha desaparecido.
TEMPORARILY CHANGED	
MOVED	Utilizar únicamente para pequeños cambios de posición.
PERMANENTLY DISCONTINUED	Utilizar cuando se ha eliminado.
TEMPORARILY REMOVED	Utilizar cuando la ayuda a la navegación se ha eliminado temporalmente (por ejemplo, a fines de mantenimiento).
RE-ESTABLISHED	Cuando anteriormente en la carta o en el cuaderno se indicaba como "DESTROYED" o "TEMPORALY REMOVED". Véase la nota viii.

Notas:

- i) La SITUACIÓN se redondea normalmente al minuto más próximo para las boyas, boyas de navegación grandes y las superbboyas.
- ii) Utilizar las descripciones de las luces que figuran en el cuadro titulado LUCES - GLOSARIO DE TÉRMINOS.
- iii) NO describir el tipo de boya, por ejemplo, North Cardinal buoy, Port Hand buoy, salvo en el caso que la boya no tenga nombre.
- iv) Se podrá añadir la palabra "UNLIT" a la palabra "DAMAGED", por ejemplo "DAMAGED AND UNLIT".
- v) Se podrán utilizar las expresiones "LANBY" (boya de navegación grande) o "SUPERBUOY" en lugar de "BUOY" cuando proceda.
- vi) Las abreviaturas del cuadro INT 1 para la apariencia de las luces son adecuadas *únicamente* para las transmisiones NAVTEX o SafetyNET. Para las transmisiones de voz se utilizarán los términos para las luces que figuran en el cuadro titulado LUCES - GLOSARIO DE TÉRMINOS.
- vii) Se podrá utilizar la palabra "REPORTED" para la información no confirmada relativa a las boyas.
- viii) La expresión "RE-ESTABLISHED" sólo es adecuada para las boyas que en la CARTA o en el CUADERNO se indicaban anteriormente como "DESTROYED" o "TEMPORALY REMOVED". Los radioavisos náuticos relativos a estas boyas se anulan cuando la boya se vuelve a establecer. Sólo es necesario un nuevo radioaviso náutico si ha cambiado la apariencia o la situación.

BALIZAMIENTO – GLOSARIO DE TÉRMINOS

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

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.1

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIII 145/09
2. Zona general	SEA OF OKHOTSK.
3. Localidad	WESTERN PART.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	ISOLATED DANGER BUOY 54-49.9N 142-04.1E MISSING.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 346/09
2. Zona general	AUSTRALIA NORTH EAST COAST.
3. Localidad	ARCHER POINT.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	LIGHT 15-35.6S 145-19.7E UNRELIABLE.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 23/09
2. Zona general	SOUTHERN NORTH SEA.
3. Localidad	VICTOR GAS FIELD.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	PLATFORM 49/22-JD 53-19.6N 002-21.8E FOG SIGNAL INOPERATIVE.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 345/09
2. Zona general	MOZAMBIQUE CHANNEL.
3. Localidad	PORT OF MAPUTO.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	BAIXO RIBEIRO LIGHT 25-54.6S 032-48.1E UNLIT.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IX 12/09
2. Zona general	RED SEA, EGYPT.
3. Localidad	GULF OF AQABA, STRAIT OF TIRAN.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WEST CARDINAL BUOY 27-59.4N 034-29.1E RACON INOPERATIVE.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

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

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

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

Notas:

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

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.2

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA III 45/09
2. Zona general	TUNISIA, EAST COAST.
3. Localidad	RADE DE SFAX.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK REPORTED IN VICINITY 34-41.5N 010-54.0E.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 110/09
2. Zona general	SOUTHERN NORTH SEA.
3. Localidad	SWARTE BANK.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK LOCATED 53-26.02N 002-08.40E MARKED BY
6. Posición geográfica	NORTH, SOUTH, EAST AND TWO WEST CARDINAL
7. Observaciones adicionales	LIGHTBUOYS, THE MOST WESTERLY ONE FITTED WITH
8. Detalles de anulación	RACON MO(D).

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XVI 95/09
2. Zona general	PERU.
3. Localidad	PAITA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK LOCATED 05-04.8N 081-06.7W. EMERGENCY WRECK
6. Posición geográfica	MARKING BUOY ESTABLISHED 50 METRES SOUTH,
7. Observaciones adicionales	ALTERNATING OCCULTING BLUE AND YELLOW THREE
8. Detalles de anulación	SECONDS.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA V 56/09
2. Zona general	BRAZIL, SOUTH COAST.
3. Localidad	APPROACHES TO BAIA DE GUANABARA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	TUG ANGLIAN MONARCH STANDING BY WRECK 23-01.8S
6. Posición geográfica	043-08.3W. TUG IS EXHIBITING FLASHING BLUE LIGHT.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VI 16/09
2. Zona general	ARGENTINA, EAST COAST.
3. Localidad	VALDES PENINSULA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK OF FISHING VESSEL REPORTED 42-05.75S 063-
6. Posición geográfica	22.00W.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

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

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

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

Notas:

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

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.3

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 210/09
2. Zona general	JAMAICA, SOUTHWARDS.
3. Localidad	PEDRO BANK.
4. Número de la carta	CHART 26050
5. Tema clave	SOUTHWEST ROCK LIGHT, FL (3) 10 SECONDS 7 METRES
6. Posición geográfica	5M ESTABLISHED 16-47.55N 078-11.48W.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

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

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 15/09
2. Zona general	AUSTRALIA - NORTH WEST COAST.
3. Localidad	PORT HEDLAND, NORTHWARDS.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	E2 SOUTH CARDINAL LIGHTBUOY ESTABLISHED 20-
6. Posición geográfica	03.08S 118-32.82E.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 245/09
2. Zona general	ENGLAND - WEST COAST.
3. Localidad	LIVERPOOL APPROACH.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	LIGHTBUOYS ESTABLISHED MARKING BURBO WINDFARM
6. Posición geográfica	CONSTRUCTION AREA.
7. Observaciones adicionales	A. WEST CARDINAL 53-30.21N 003-13.56W.
8. Detalles de anulación	B. WEST CARDINAL 53-29.70N 003-13.79W. C. SOUTH CARDINAL 53-28.22N 003-11.10W.

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

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

Descripción normalizada	Observaciones
LENGTH OF TOW	

Notas:

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

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.4

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 58/09
2. Zona general	SOUTH ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	TUG RIG DELIVERER WILL TOW VESSEL AGATE ISLAND
4. Número de la carta	FROM RECIFE, BRASIL TO CAPE TOWN, COMMENCING 09
5. Tema clave	JUN 09, ETA CAPE TOWN ON 09 JUL 09. LENGTH OF TOW
6. Posición geográfica	550 METRES WIDE BERTH REQUESTED.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 76/09
2. Zona general	KYUSHU - WEST COAST TO EASTERN CHINA SEA.
3. Localidad	TUG TOWING DRILLING RIG KURYU NR 3. DEPARTS
4. Número de la carta	NAGASAKI KO ETD 010100 UTC JUL 09 TO EASTERN CHINA
5. Tema clave	SEA,
6. Posición geográfica	29-37.5N 125-49.8E, VIA 31-45N 128-51E. SPEED 5
7. Observaciones adicionales	KNOTS. ETA 060300 UTC JUL 09. LENGTH OF TOW 1000
8. Detalles de anulación	METRES.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIII 34/09
2. Zona general	SEA OF JAPAN.
3. Localidad	PROLIV LAPERUZA AND SAKHALIN NORTH EAST COAST.
4. Número de la carta	TUG TOWING DRILLING RIG PA-B 04, 18 JUN 09 FROM
5. Tema clave	34-58.1N 128-48.3E TO 52-55.9N 143-29.9E, VIA
6. Posición geográfica	45-43.0N 141-58.0E, 45-45.0N 142-30.0E,
7. Observaciones adicionales	45-49.0N 143-19.0E, 45-55.0N 143-40.0E,
	52-52.0N 143-39.5E,
8. Detalles de anulación	LENGTH OF TOW 1000 METRES SPEED 4.2 KNOTS. ONE MILE BERTH REQUESTED.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA III 65/09
2. Zona general	BLACK SEA.
3. Localidad	ROMANIA.
4. Número de la carta	GSP KING TOWING PLATFORM JUPITER 060030 UTC AUG 09
5. Tema clave	FROM 44-31.9N 029-28.0E TO 44-35.9N 029-21.5E.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 145/09
2. Zona general	SCOTLAND - EAST COAST.
3. Localidad	NOSS HEAD SOUTH-EASTWARDS TO KITTIWAKE OIL FIELD
4. Número de la carta	TOW OF SEMI-SUBMERGED PIPELINE BUNDLE IN PROGRESS
5. Tema clave	IN VICINITY OF LINE JOINING:
6. Posición geográfica	58-30N 003-08W, 58-28N 001-51W, 58-16N 000-48W,
7. Observaciones adicionales	58-05N 000-28W, 57-43N 000-11W AND 57-32N 000-10E.
8. Detalles de anulación	

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

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 5, 6, 7 y 8**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

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

Notas:

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

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.5

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VIII 35/09
2. Zona general	INDIA WEST COAST.
3. Localidad	OFF MURUD JANJIRA.
4. Número de la carta	1. LARGE RECTANGULAR PARTIALLY SUBMERGED METALLIC
5. Tema clave	OBJECT ADRIFT IN VICINITY 18-16.15N 072-24.05E
6. Posición geográfica	AT 150830 UTC JUN 09.
7. Observaciones adicionales	2. CANCEL THIS MSG 180830 UTC JUN 09.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA II 78/09
2. Zona general	PAZENN.
3. Localidad	1. SIX CONTAINERS ADRIFT IN VICINITY 47-37N 006-26W
4. Número de la carta	AT 262200 UTC JUL 09.
5. Tema clave	2. CANCEL THIS MSG 292200 UTC JUL 09.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 112/09
2. Zona general	CELTIC SEA.
3. Localidad	CELTIC DEEP.
4. Número de la carta	1. DERELICT FISHING VESSEL REPORTED ADRIFT
5. Tema clave	51-25.5N 006-21.9W AT 132210 UTC NOV 09.
6. Posición geográfica	2. CANCEL THIS MSG 162210 UTC NOV 09.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 75/09
2. Zona general	MEXICO.
3. Localidad	PLAYA DEL CARMEN APPROACH.
4. Número de la carta	1. DRIFTING MINE REPORTED 20-37.3N 087-03.1W AT 060850 UTC AUG 09.
5. Tema clave	2. CANCEL THIS MSG 090850 UTC AUG 09.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VI 99/09
2. Zona general	SOUTH ATLANTIC.
3. Localidad	WEST SCOTIA RIDGE, RHINE BANK
4. Número de la carta	1. ICEBERGS REPORTED AT 250130 UTC JUL: A. 55-27.9S 053-35.6W. B. 55-26.2S 053-18.3W.
5. Tema clave	2. CANCEL THIS MSG 280130 UTC JUL 09.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 6
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 55/09
2. Zona general	WEST INDIES.
3. Localidad	MARTINIQUE, SOUTH.
4. Número de la carta	1. LARGE TRUNK, ELEVEN METRES IN LENGTH, REPORTED IN VICINITY 14-14N 060-52W AT 272115 UTC AUG 09.
5. Tema clave	2. CANCEL THIS MSG 302115 UTC AUG 09.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

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

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

Descripción normalizada	Observaciones
SAR OPERATION	
ANTIPOLLUTION OPERATIONS	

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.6

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIV 67/09
2. Zona general	NEW ZEALAND.
3. Localidad	COOK STRAIT.
4. Número de la carta	SAR OPERATION IN PROGRESS CENTRED ON 40-24.5S 173-57.6E. ALL VESSELS NOT UNDER INSTRUCTION OF THE SAR MISSION CONTROLLER RCCNZ ARE REQUESTED TO KEEP A WIDE BERTH.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 25/09
2. Zona general	ENGLAND SOUTH COAST.
3. Localidad	LYME BAY, BEER HEAD WESTWARDS.
4. Número de la carta	ANTIPOLLUTION OPERATIONS IN PROGRESS 50-40.0N 003-10.0W. A TEMPORARY EXCLUSION ZONE RADIUS TWO MILES HAS BEEN ESTABLISHED CENTRED ON THIS POSITION. VESSELS ARE PROHIBITED FROM ENTERING OR REMAINING WITHIN THIS ZONE.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 6/09
2. Zona general	GULF OF MEXICO.
3. Localidad	MISSISSIPPI RIVER.
4. Número de la carta	THE CAPTAIN OF THE PORT, NEW ORLEANS 23-00N 90-00W HAS ESTABLISHED A SAFETY ZONE FROM SOUTHWEST PASS BUOY, INCLUDING BAPTISTE COLLETTE, TIGER PASS AND SOUTH PASS TO MM 98, LOWER MISSISSIPPI RIVER, ABOVE HEAD OF PASSES, EXTENDING THE ENTIRE WIDTH OF THE RIVER. THIS SAFETY ZONE IS NEEDED TO PROTECT PERSONS AND VESSELS FROM THE HAZARDS ASSOCIATED WITH AN OIL SPILL FROM A COLLISION INVOLVING A TANK SHIP AND RED FLAG BARGE.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	
	ALL VESSELS ARE PROHIBITED FROM ENTERING THIS SAFETY ZONE UNLESS THEY HAVE BEEN GRANTED PERMISSION BY THE CAPTAIN OF THE PORT, NEW ORLEANS. ALL INBOUND VESSELS BOUND FOR BERTHS IN THE AFFECTED ZONE ARE REQUIRED TO STAY OUTSIDE SOUTHWEST PASS. CONTACT CAPTAIN OF PORT FOR UPDATED INFORMATION.

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

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

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

Notes:

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

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.7

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XII 222/09
2. Zona general	COSTA RICA.
3. Localidad	SOUTHWEST COAST.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	SHOALS LOCATED:
6. Posición geográfica	A. 28 METERS 08-17.1N 083-53.1W.
7. Observaciones adicionales	B. 13.5 METERS 08-19.2N 083-54.2W.
8. Detalles de anulación	C. 27 METERS 08-21.8N 083-56.1W.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 231/09
2. Zona general	NORTH PACIFIC OCEAN.
3. Localidad	JASPER SEAMOUNT.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	DISCOLOURED WATER WITH SUBMARINE VOLCANIC ACTIVITY
6. Posición geográfica	REPORTED VICINITY 30-27N 122-40W AT 190110 UTC FEB
7. Observaciones adicionales	09.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 48/09
2. Zona general	ANGOLA.
3. Localidad	PORT OF LUANDA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	WRECK LOCATED 08-16.50S 013-16.07E. LEAST DEPTH
6. Posición geográfica	EIGHT METRES.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 432/09
2. Zona general	ORKNEY ISLANDS.
3. Localidad	WESTRAY FIRTH.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	SHOAL DEPTH 10.9 METRES LOCATED 59-12.979N 002-
6. Posición geográfica	54.962W.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XVI 98/09
2. Zona general	PERU.
3. Localidad	BAHIA DEL CALLAO.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	SIGNIFICANTLY LESS WATER THAN CHARTED REPORTED
6. Posición geográfica	11-59.89S 077-17.50W.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

8. Modificación o suspensión inesperadas de derrotas establecidas

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

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.8

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

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 234/09
2. Zona general	AUSTRALIA NORTH COAST.
3. Localidad	TORRES STRAIT.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	COMPULSORY TORRES STRAIT PILOTAGE 10-32S 143-01E.
6. Posición geográfica	MASTERS OF VESSELS 70 METRES IN LENGTH OVERALL OR
7. Observaciones adicionales	GREATER, AND ALL LOADED OIL, CHEMICAL TANKERS OR
8. Detalles de anulación	LIQUIFIED GAS CARRIERS ARE ADVISED THAT AUSTRALIAN
	LAW HAS BEEN AMENDED TO REQUIRE A LICENCED PILOT
	TO BE ENGAGED WHEN NAVIGATING THE TORRES STRAIT.
	ALL VESSELS WILL BE AUTOMATICALLY CHECKED FOR
	COMPLIANCE AND THE FAILURE TO EMBARK A LICENSED
	PILOT MAY RESULT IN PROSECUTION.
	MASTERS OF VESSELS SHOULD ENSURE CONTACT IS MADE
	IN A TIMELY MANNER WITH A PILOTAGE PROVIDER TO
	GUARANTEE A LICENSED PILOT IS BOOKED.
	THE FOLLOWING ARE THE CONTACT DETAILS OF THE TWO
	COMPANIES THAT CAN PROVIDE LICENSED PILOTS:
	AUSTRALIAN REEF PILOTS PTY LTD.
	OPERATIONS@REEFPILOTS.COM.AU.
	TORRES PILOTS PTY LTD -
	OPERATIONS@TORRESPILOTS.COM.AU.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 07/09
2. Zona general	MALAYSIA SOUTH COAST.
3. Localidad	SINGAPORE.
4. Número de la carta	WEST JURONG CHANNEL WILL BE CLOSED FROM 0100 TO
5. Tema clave	0600 UTC DAILY 02 THRU 20 JAN WHILE REPLACING ALL
6. Posición geográfica	CHANNEL BUOYS. MASTERS OF VESSELS SHOULD CONTACT
7. Observaciones adicionales	SINGAPORE PORT OPERATIONS AT LEAST 48 HOURS IN
8. Detalles de anulación	ADVANCE PRIOR TO ENTERING OR LEAVING THE WEST
	JURONG CHANNEL TO ENSURE PILOTS ARE ENGAGED IN A
	TIMELY MANNER. CONTACT INFORMATION IS AS FOLLOWS.
	PHONE: 65-62265539, FAX: 65-62279971.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA V 206/09
2. Zona general	BRAZIL - SOUTH COAST.
3. Localidad	1. NAVAL CONTROL EXERCISE 091900 UTC TO 130300
4. Número de la carta	UTC NOV 09 IN AREA BOUNDED BY:
5. Tema clave	31-33.00S 051-14.50W, 32-17.50S 050-07.00W,
6. Posición geográfica	33-51.00S 051-33.50W, 33-07.00S 052-38.00W.
7. Observaciones adicionales	A. MERCHANT VESSELS SHOULD CROSS MARITIME AREA
8. Detalles de anulación	USING THE FOLLOWING LANES:
	i) LANE COASTAL-1: (DIRECTION NE-SW)
	32-00.00S 050-50.00W AND 33-20.00S 052-
	03.00W.
	ii) LANE COASTAL-2: (NC2-PORT RIO GRANDE)
	32-38.00S 051-25.00W AND 32-15.00S 051-
	58.00W.
	B. WIDTH OF LANE IS SIX NAUTICAL MILES, THREE
	NAUTICAL MILES ON EACH SIDE OF THE TRACKLINE
	JOINING:
	i) NC1: 32-00.00S 050-50.00W.
	ii) NC2: 32-38.00S 051-25.00W.
	iii) NC3: 33-20.00S 052-03.00W.
	C. ACCESS AND DEPART RIO GRANDE PORT FROM:
	32-15.00S 051-58.00W.
	D. ACCORDING TO ENTERING POSITION, MERCHANT
	VESSELS IN THE AREA SHOULD CALL LANE CONTROLLER
	VESSELS BY VHF CHANNELS 16 AND 10, USING THE
	FOLLOWING:
	i) NC1 CONTROLLER OF MERCHANT VESSELS
	ENTERING AND LEAVING BY NORTHEAST OF
	AREA.
	ii) NC2 CONTROLLER OF MERCHANT VESSELS
	REQUESTING AND LEAVING FROM POINT OF
	ACCESS AND DEPART OF RIO GRANDE PORT.
	iii) NC3 CONTROLLER OF MERCHANT VESSELS
	ENTERING AND LEAVING BY SOUTHWEST OF
	AREA.
	CAUTION ADVISED.
	2. CANCEL THIS MSG 130400 UTC NOV 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 351/09
2. Zona general	NORTH ATLANTIC.
3. Localidad	NORTH CAROLINA.
4. Número de la carta	1. THE PORTS FOR NORTH CAROLINA HAVE BEEN CLOSED
5. Tema clave	UNTIL FURTHER NOTICE IN PREPARATION FOR THE
6. Posición geográfica	ANTICIPATED IMPACT OF HURRICANE HANNA. ALL
7. Observaciones adicionales	INLAND WATERS, COASTAL INLETS AND TERRITORIAL
8. Detalles de anulación	SEAS WITHIN THE CAPTAIN OF THE PORT ZONE, FROM
	LITTLE RIVER INLET TO THE NORTH CAROLINA - VIRGINIA BOUNDARY HAS BEEN ESTABLISHED. NO VESSEL MAY ENTER, DEPART OR TRANSIT WITHIN THIS SAFETY ZONE WITHOUT THE PERMISSION OF THE CAPTAIN OF THE PORT. 2. ALL CARGO AND BUNKER HANDLING OPERATIONS MUST CEASE. 3. CONTACT CAPTAIN OF PORT FOR UPDATED INFORMATION.

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

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

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

Notas:

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

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.9

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 256/09
2. Zona general	ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	ANGOLA.
4. Número de la carta	M/V GECO EMERALD IS CONDUCTING SEISMIC SURVEY
5. Tema clave	OPERATIONS AND TOWING SIX STREAMERS AT 8000 METRE
6. Posición geográfica	LENGTH WITH ENDS MARKED WITH YELLOW BUOYS AND BLUE
7. Observaciones adicionales	FLASHING LIGHTS IN AREA BOUNDED BY 10-55S, 11-21S,
8. Detalles de anulación	013-20E AND 012-40E. WIDE BERTH REQUESTED, MINIMUM
	SIX MILE ASTERN AND THREE MILES ABEAM. SURVEY
	VESSEL STANDING BY ON VHF CH 67 AND 16. GUARD
	VESSEL ST JOHNS IN ATTENDANCE.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IX 15/09
2. Zona general	RED SEA.
3. Localidad	GULF OF SUEZ.
4. Número de la carta	VESSEL TIME BARGE IS WORKING ON HILAL PLATFORM
5. Tema clave	MOORED WITH EIGHT ANCHORS AND BUOYS IN FOLLOWING
6. Posición geográfica	POSITIONS:
7. Observaciones adicionales	A. 27-49.98N 033-43.82E.
8. Detalles de anulación	B. 27-50.21N 033-43.67E.
	C. 27-50.29N 033-43.36E.
	D. 27-50.41N 033-43.45E.
	E. 27-50.06N 033-44.41E.
	F. 27-50.18N 033-44.03E.
	G. 27-50.50N 033-43.74E.
	H. 27-50.50N 033-43.61E.
	WIDE BERTH REQUESTED.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIII 55/09
2. Zona general	TATARSKIY PROLIV.
3. Localidad	PROLIV LAPERUZA.
4. Número de la carta	1. CABLE LAYING OPERATIONS IN PROGRESS BY VESSEL
5. Tema clave	SUBARU TOWING 2000 METRE CABLE UNTIL 30 JUN 09
6. Posición geográfica	ALONG LINE JOINING 45-56.8N 140-00.7E, 46-36.5N
7. Observaciones adicionales	140-53.6E,
8. Detalles de anulación	46-36.6N 141-29.0E, 46-38.9N 141-47.3E, 46-36.5N
	141-49.8E. WIDE BERTH REQUESTED.
	2. CANCEL THIS MSG 020001 UTC JUL 09.

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

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 20/09
2. Zona general	NORTH ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	TRINIDAD, EASTWARDS.
4. Número de la carta	1. PIPELAYING OPERATIONS IN PROGRESS UNTIL 31 JUL
5. Tema clave	09 BY M/V SOLITAIRE AND M/V HIGHLAND NAVIGATOR
6. Posición geográfica	ALONG TRACK BETWEEN 10-02.28N 060-15.08W AND
7. Observaciones adicionales	10-06.08N 060-17.81W. WIDE BERTH REQUESTED.
8. Detalles de anulación	2. CANCEL THIS MESSAGE 010001 UTC AUG 09.

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

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

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.10

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 77/09
2. Zona general	AUSTRALIA WEST COAST.
3. Localidad	EXMOUTH PLATEAU.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	SUBSEA MOORING BUOY ESTABLISHED 21-26S 114-04E.
6. Posición geográfica	BUOY MARKED WITH MOORING LINE AND SMALL FLOAT. 500
7. Observaciones adicionales	METRE BERTH REQUESTED.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 321/09
2. Zona general	MADAGASCAR.
3. Localidad	PORT OF MAJUNGA.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	TWO TIDE GAUGES AND A CURRENT METER MOORED IN AREA
6. Posición geográfica	BOUNDED BY:
7. Observaciones adicionales	15-32.70S, 15-33.03S, 046-11.77E AND 046-11.53E.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 333/09
2. Zona general	NORTH ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	GRAND BANKS OF NEWFOUNDLAND.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	DART BUOY ESTABLISHED 44-04.58N 055-12.80W.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA III 55/09
2. Zona general	IONIAN SEA.
3. Localidad	CENTRAL.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	ODAS BUOY ESTABLISHED 38-25.59N 18-20.65E.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 66/09
2. Zona general	NORTH PACIFIC OCEAN.
3. Localidad	CAROLINE ISLANDS AND NGULU ATOL SOUTH-WESTWARDS.
4. Número de la carta	CHART _____ (INT _____).
5. Tema clave	ODAS BUOY ESTABLISHED IN VICINITY 07-39.0N 136-
6. Posición geográfica	41.9E.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

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

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

Nota:

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

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.11

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IX 5/09
2. Zona general	RED SEA.
3. Localidad	GULF OF SUEZ, TOR BANK.
4. Número de la carta	CHART _____ (INT _____).
5. Tema clave	MOBILE RIG ESTABLISHED IN 28-12.8N 033-24.1E.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 117/09
2. Zona general	SOUTH ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	ANGOLA, CONGO, IVORY COAST AND NAMIBIA.
4. Número de la carta	RIG LIST:
5. Tema clave	05-08.58S 011-55.15E PRIDE CAPINDA.
6. Posición geográfica	05-33.08S 011-27.08E PRIDE VENEZUELA.
7. Observaciones adicionales	06-03.81S 011-05.86E GSF RIG 140.
8. Detalles de anulación	06-19.02S 011-03.23E KIZOMBA A.
	06-20.15S 011-18.01E PRIDE SOUTH PACIFIC.
	06-20.92S 011-09.22E KIZOMBA B.
	07-40.02S 011-45.08E PRIDE AFRICA.
	07-43.00S 011-43.00E PRIDE ANGOLA.
	35-08.86S 022-31.81E PRIDE SOUTH SEAS.
	35-13.99S 021-29.89E ORCA.
	FOUR MILE EXCLUSION ZONE ABOUT RIGS DUE TO PRESENCE OF UNLIT ANCHOR MARKING BUOYS.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VIII 244/09
2. Zona general	INDIA.
3. Localidad	WEST COAST.
4. Número de la carta	1. PRESENT POSITION OF OIL RIGS AND DRILL SHIPS:
5. Tema clave	20-43.00N 072-19.06E ABAN V.
6. Posición geográfica	20-18.23N 070-00.03E BADRINATH.
7. Observaciones adicionales	19-54.20N 071-18.95E FRONTIER ICE.
8. Detalles de anulación	19-29.72N 071-22.89E NOBLE ED HOLT.
	19-11.99N 072-11.00E RON TAPMEYER.
	19-40.14N 072-00.33E SAGER RATNA.
	19-25.23N 071-16.98E TRIDENT-12.
	19-18.23N 072-02.75E ENSCO-50.
	19-32.70N 071-13.98E SUNDOWNER-7.
	WIDE BERTH REQUESTED.
	2. CANCEL NAVAREA VIII 236/09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 220/09
2. Zona general	SOUTHERN NORTH SEA.
3. Localidad	51N TO 55N.
4. Número de la carta	1. RIGLIST. CORRECT AT 040600 UTC AUG 09.
5. Tema clave	52-54.1N 004-08.5E NOBLE LYNDA BOSSLER.
6. Posición geográfica	53-27.7N 002-17.1E ENSCO 100.
7. Observaciones adicionales	NEW 53-39.3N 004-16.9E ENSCO 72.
8. Detalles de anulación	53-48.3N 002-50.3E NOBLE JULIE ROBERTSON. 53-57.0N 002-13.5E NOBLE AL WHITE. NEW 54-16.6N 002-12.6E GSF LABRADOR. 54-19.0N 002-37.2E NOBLE GEORGE SAUVAGEAU. NOTES: A. RIGS ARE PROTECTED BY A 500 METRE SAFETY ZONE. B. ACP - ADJACENT TO CHARTED PLATFORM. 2. CANCEL NAVAREA I 225/09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VI 116/09
2. Zona general	URUGUAY.
3. Localidad	MONTEVIDEO.
4. Número de la carta	CHART ____ (INT ____).
5. Tema clave	PLATFORM AJAX ESTABLISHED 35-00N 056-20W.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

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

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

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

Notes:

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

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.12

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 55/09
2. Zona general	GPS SATELLITE SYSTEM.
3. Localidad	1. PRN 25 UNUSABLE 231900 UTC TO 241000 UTC APR 09.
4. Número de la carta	2. CANCEL THIS MESSAGE 241100 UTC APR 09.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA X 81/09
2. Zona general	AIS.
3. Localidad	SOME AIS TRANSPONDERS COMBINED WITH OLDER GPS RECEIVERS HAVE STOPPED WORKING WHILE GPS SATELLITE PRN 32 IS IN VIEW. HOWEVER, IN SOME INSTANCES VESSELS MAY CONTINUE TO RECEIVE AIS INFORMATION FROM OTHER AIS EQUIPPED VESSELS. ALL VESSELS ARE ADVISED TO CHECK THE PROPER OPERATION OF THEIR AIS AND GPS EQUIPMENT.
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIII 66/09
2. Zona general	NORTH PACIFIC.
3. Localidad	LORAN-C.
4. Número de la carta	RUSSIAN-AMERICAN CHAIN, RATE 5980, UNUSABLE.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 93/09
2. Zona general	SHETLAND ISLANDS.
3. Localidad	GMDSS. MRCC SHETLAND. VHF RT AND DSC SERVICES FROM SAXA VORD SITE, 60-50N 000-50W, OFF AIR.
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 43/09
2. Zona general	NORTH ATLANTIC OCEAN.
3. Localidad	INMARSAT-B TERMINAL AT JRCC HALIFAX INOPERATIVE.
4. Número de la carta	DISTRESS MESSAGES CAN BE SENT TO JRCC HALIFAX VIA INMARSAT-C. INMARSAT-B MESSAGES CAN BE DIRECTED TO MCTS HALIFAX 01922510.
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

13. Información relativa a operaciones especiales que puedan afectar a la seguridad de la navegación, a veces en zonas extensas, tales como ejercicios navales, lanzamientos de misiles, misiones espaciales, pruebas nucleares, zonas de vertimiento de municiones, etc. Es importante que cuando se conozca el nivel de riesgo se indique esta información en el radioaviso pertinente. Cuando sea posible, estos radioavisos se deberían difundir inicialmente con un mínimo de cinco días de anticipación a la fecha señalada para la operación haciendo referencia a las publicaciones nacionales pertinentes en el radioaviso

El texto de un radioaviso náutico que pertenezca a esta categoría incluirá los elementos **1, 2, 3, 5, 6, 7 y 8**, identificados y ordenados como aparecen en la **Figura 3** (Cuadro de elementos de los mensajes).

Nota:
i) Los radioavisos podrán incluir referencias a publicaciones nacionales pertinentes e información de contacto.

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.13

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA III 199/09
2. Zona general	BLACK SEA.
3. Localidad	UKRAINE.
4. Número de la carta	1. GUNNERY EXERCISES 0800 TO 1600 UTC DAILY 16 TO 18 JAN
5. Tema clave	IN AREA BOUNDED BY:
6. Posición geográfica	A. 44-43.8N 032-52.2E.
7. Observaciones adicionales	B. 44-34.8N 032-37.4E.
8. Detalles de anulación	C. 44-39.0N 032-11.5E.
	D. 44-48.4N 032-08.2E.
	E. 45-00.2N 032-14.2E.
	F. 44-52.2N 032-41.6E.
	2. CANCEL THIS MESSAGE 181700 UTC JAN 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VIII 62/09
2. Zona general	INDIA WEST COAST.
3. Localidad	MORMUGAO.
4. Número de la carta	1. FIRING PRACTICE BY NAVAL AIRCRAFT 0230 TO 1230 UTC
5. Tema clave	DAILY FROM 01 TO 07 AUG AND 14 AUG TO 21 AUG 09
6. Posición geográfica	IN
7. Observaciones adicionales	AREA BOUNDED BY 15-13N, 15-11N, 073-57E AND 073-52E.
8. Detalles de anulación	2. CANCEL THIS MESSAGE 211330 UTC AUG 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIV 233/09
2. Zona general	SOUTH PACIFIC OCEAN
3. Localidad	1. HAZARDOUS OPERATIONS SPACE DEBRIS. 090600 TO 090845
4. Número de la carta	UTC MAR IN AREA BOUNDED BY:
5. Tema clave	A. 19-30S 120-00W
6. Posición geográfica	B. 26-30S 120-00W
7. Observaciones adicionales	C. 30-00S 123-30W
8. Detalles de anulación	D. 30-00S 132-00W
	2. CANCEL THIS MSG 090945 UTC MAR 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 198/09
2. Zona general	JAPAN, HONSHU.
3. Localidad	NOJIMA SAKI, SOUTHEASTWARD.
4. Número de la carta	1. HAZARDOUS OPERATIONS ROCKET, FLARE FIRING AND BOMBING
5. Tema clave	FROM 041500 TO 071500 UTC AUG, ALTERNATE FROM 071500
6. Posición geográfica	TO 081500 UTC AUG. AREA BOUNDED BY:
7. Observaciones adicionales	A. 34-35.2N 140-16.8E.
8. Detalles de anulación	B. 34-08.2N 141-01.8E.
	C. 33-44.2N 140-22.8E.
	D. 34-31.2N 140-07.8E.
	2. CANCEL THIS MSG 071600 UTC AUG 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 74/09
2. Zona general	INDIAN OCEAN.
3. Localidad	ILES KERGUELEN NORTH-EASTWARDS.
4. Número de la carta	1. ROCKET LAUNCHING SCHEDULED 0330 TO 0530 UTC 28 APR TO
5. Tema clave	03 MAY 09. FOLLOWING RANGE CLEARANCE AREA ESTABLISHED:
6. Posición geográfica	A. 44-20S 074-45E.
7. Observaciones adicionales	B. 44-20S 077-30E.
8. Detalles de anulación	C. 49-10S 074-45E.
	D. 49-10S 077-30E.
	VESSELS TO REMAIN CLEAR OF THIS AREA.
	2. CANCEL THIS MESSAGE 030630 UTC MAY 09.

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

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

Descripción normalizada	Observaciones
ACT OF PIRACY	
ARMED ROBBERY	

Nota:

- i) Añadir información adicional si se dispone de ella, por ejemplo: "Regional Piracy Centre, KUALA LUMPUR, TEL, FAX, E-MAIL:"

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.4

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IX 99/09
2. Zona general	GULF OF ADEN.
3. Localidad	M/V ALWAYS SAIL REPORTS ACT OF PIRACY/ARMED
4. Número de la carta	ROBBERY IN VICINITY 11-50N 048-60E AT 120600 UTC
5. Tema clave	AUG 09. TWO ZODIACS CARRYING 3-4 MEN EACH
6. Posición geográfica	APPROACHING FROM ASTERN AT 20 KNOTS AT FIRST
7. Observaciones adicionales	LIGHT. ATTEMPTED TO BOARD PORT SIDE AFT.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 60/09
2. Zona general	MALACCA STRAIT.
3. Localidad	PIRACY ATTACKS/ARMED ROBBERY CONCENTRATED IN
4. Número de la carta	MALACCA STRAIT BETWEEN
5. Tema clave	A. 03-50N 099-25E.
6. Posición geográfica	B. 03-49N 100-19E.
7. Observaciones adicionales	C. 03-05N 100-57E.
8. Detalles de anulación	D. 03-17N 099-50E.
	REPORTED ATTACKS ALWAYS OCCUR AT NIGHT. VESSELS
	ADVISED TO MAINTAIN ANTI-PIRACY WATCHES. ALL
	SUSPICIOUS OR UNEXPLAINED CRAFT MOVEMENTS OR
	PIRACY ATTACKS SHOULD BE REPORTED IMMEDIATELY TO
	THE NEAREST RCC, NATIONAL OR REGIONAL PIRACY
	CENTRE OR THE NEAREST POINT ON THE COAST WITH
	WHICH THEY CAN COMMUNICATE.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XV 231/09
2. Zona general	CHILE.
3. Localidad	ISLA SAN AMBROSIO AND ISLA SAN FELIX.
4. Número de la carta	1. FOUR SPEEDBOATS CARRYING 20 PIRATES, ALL ARMED
5. Tema clave	WITH AUTOMATIC WEAPONS, ATTACKED A FISHING BOAT
6. Posición geográfica	KILLING FOUR PASSENGERS AND INJURING EIGHT
7. Observaciones adicionales	OTHERS. THE WOUNDED PASSENGERS WERE SENT TO
8. Detalles de anulación	SHORE FOR MEDICAL TREATMENT.
	2. CANCEL THIS MSG 140001 UTC JUN 09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA II 254/09
2. Zona general	NIGERIA.
3. Localidad	BONNY RIVER.
4. Número de la carta	TUGBOAT HERKULES, HIJACKED 25 JUL. VESSEL WAS
5. Tema clave	HEADED TO AKPO OIL FIELD WHEN GUNMEN IN TWO
6. Posición geográfica	SPEEDBOATS SEIZED THE VESSEL AND ITS 12 MAN CREW.
7. Observaciones adicionales	THE GUNMEN LATER RELEASED THE VESSEL AND SEVEN
8. Detalles de anulación	CREW MEMBERS. CREW MEMBERS WERE ROBBED OF THEIR POSSESSIONS. VESSELS ARE REQUESTED TO MAINTAIN A VILIGATE WATCH.

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA V 17/09
2. Zona general	BRAZIL.
3. Localidad	SALVADOR.
4. Número de la carta	DUTY WATCHMAN ONBOARD A REFRIGERATED CARGO SHIP
5. Tema clave	SPOTTED TWO ROBBERS HIDING BEHIND A 40 FOOT
6. Posición geográfica	CONTAINER. THEY HAD STOLEN SHIPS STORES FROM THE
7. Observaciones adicionales	PAINT LOCKER AND LOWERED THEM INTO A WAITING BOAT.
8. Detalles de anulación	WHEN THEY REALIZED THEY WERE SPOTTED THEY JUMPED INTO THE WATER AND ESCAPED IN A WAITING BOAT.

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

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

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.15

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 95/09
2. Zona general	HOKKAIDO, EAST COAST AND OKHOTSK COAST.
3. Localidad	TSUNAMI WARNING AT 130436 UTC JAN 09. DANGEROUS
4. Número de la carta	DRIFTING OBJECTS, CHANGE OF DEPTH AND DAMAGE OF
5. Tema clave	HARBOUR FACILITIES OR NAVIGATIONAL AIDS MAY OCCUR.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XII 55/09
2. Zona general	PACIFIC COASTAL AREAS.
3. Localidad	TSUNAMI WARNING.
4. Número de la carta	AN EARTHQUAKE OCCURRED AT 152341 UTC AUG 09.
5. Tema clave	PRELIMINARY MAG 7.9. PRELIMINARY LOCATION VICINITY
6. Posición geográfica	OF PERU COAST
7. Observaciones adicionales	13-5S 076-7W. A TSUNAMI WARNING IS IN EFFECT FOR
8. Detalles de anulación	PERU, CHILE, ECUADOR AND COLOMBIA. A TSUNAMI WATCH
	IS IN EFFECT FOR PANAMA, COSTA RICA, NICARAGUA,
	GUATEMALA, EL SALVADOR, MEXICO AND HONDURAS. A
	TSUNAMI ADVISORY IS ISSUED FOR THE STATE OF HAWAII
	EFFECTIVE AT 160020 UTC AUG. A TSUNAMI HAS BEEN
	GENERATED WHICH COULD CAUSE DAMAGE TO COASTS AND
	ISLANDS IN THE PACIFIC AREA. TSUNAMI WAVE HEIGHTS
	CANNOT BE PREDICTED AND MAY BE A SERIES OF WAVES
	WHICH COULD BE DANGEROUS FOR SEVERAL HOURS AFTER
	THE INITIAL WAVE ARRIVAL.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	SUBAREA I 233/09
2. Zona general	SOUTHERN BALTIC, THE BELTS, THE SOUND.
3. Localidad	THE WATER LEVEL IS EXPECTED TO DROP 80 CM BELOW
4. Número de la carta	MSL AFTERNOON 20 AUG 09. RISING TO ABOUT MSL
5. Tema clave	MORNING 21 AUG 09.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XVI 05/09
2. Zona general	PERU.
3. Localidad	AN EARTHQUAKE HAS OCCURRED AT 211128 UTC JAN WITH
4. Número de la carta	A PRELIMINARY MAGITUDE OF 7.6 VICINITY 07-23N 086-
5. Tema clave	49W. A TSUNAMI HAS BEEN GENERATED.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 5
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XIV 319/09
2. Zona general	NEW ZEALAND, NORTH ISLAND, SOUTH ISLAND, EAST
3. Localidad	COAST.
4. Número de la carta	DUE TO TSUNAMI AFTERMATH ALL AIDS TO NAVIGATION IN
5. Tema clave	NORTH AND SOUTH ISLANDS ARE UNRELIABLE.
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

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

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

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.16

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 250/09
2. Zona general	FLORIDA.
3. Localidad	SOUTH COAST.
4. Número de la carta	THE WORLD HEALTH ORGANIZATION HAS ADVISED THAT AN
5. Tema clave	OUTBREAK OF BIRD FLU HAS OCCURRED IN THE VICINITY
6. Posición geográfica	OF MIAMI. VESSELS THAT VISITED THIS PORT SINCE 20
7. Observaciones adicionales	JAN 09 AND THOSE PLANNING TO VISIT SHOULD CONSULT
8. Detalles de anulación	WWW.WHO.INT FOR MORE INFORMATION.

17. Prescripciones relacionadas con la protección

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

Nota:

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

EJEMPLOS DE RADIAVISOS DE LA SECCIÓN 4.2.2.17

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA II 88/09
2. Zona general	FRANCE NORTH COAST.
3. Localidad	BAIE DE SEINE AND LE HAVRE HARBOUR.
4. Número de la carta	SECURITY ANNOUNCEMENT. REF: ISPS CODE - SECURITY
5. Tema clave	LEVELS IN FRENCH TERRITORIAL WATERS IN THE BAIE DE
6. Posición geográfica	SEINE AND IN LE HAVRE HARBOUR UPGRADED TO SECURITY
7. Observaciones adicionales	LEVEL 3. ALL VESSELS ARE PROHIBITED TO ENTER BAIE
8. Detalles de anulación	DE SEINE AND LE HAVRE HARBOUR.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XI 111/09
2. Zona general	JAPAN.
3. Localidad	THE GOVERNMENT OF JAPAN ANNOUNCES PUBLICLY THAT IT
4. Número de la carta	SETS MARITIME SECURITY LEVEL 1 IN ACCORDANCE WITH
5. Tema clave	THE PROVISION OF ARTICLE 3 OF SOLAS XI-2. FOR
6. Posición geográfica	DETAILS, CALL SOLAS CONVENTION IMPLEMENTATION
7. Observaciones adicionales	OFFICE,
8. Detalles de anulación	PHONE: 81-3-5253-8071.

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	SUBAREA I 49/09
2. Zona general	SWEDEN.
3. Localidad	HEIGHTENED ISPS SECURITY LEVEL.
4. Número de la carta	THE SWEDISH GOVERNMENT HAS DECIDED THAT ALL SHIPS
5. Tema clave	IN SWEDISH PORTS OR IN SWEDISH TERRITORIAL WATERS
6. Posición geográfica	ABOUT TO ENTER A SWEDISH PORT, SHALL APPLY
7. Observaciones adicionales	SECURITY LEVEL 2.
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VI 285/09
2. Zona general	ARGENTINA.
3. Localidad	THE ARGENTINIAN GOVERNMENT HAS SET MARITIME
4. Número de la carta	SECURITY LEVEL 3 FOR ALL PORTS. ALL VESSELS
5. Tema clave	ENTERING ARGENTINA WATERS OR PORTS ARE REQUIRED TO
6. Posición geográfica	MAINTAIN AN ARMED SECURITY WATCH.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

BOLETINES

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA I 120/09
2. Zona general	NAVAREA I MESSAGES IN FORCE AT 091000 UTC MAY 09:
3. Localidad	2005 SERIES: 402.
4. Número de la carta	2008 SERIES: 019 035 050 247 251 279 293 329.
5. Tema clave	2009 SERIES: 075 078 089 090 096 099 101 102 108
6. Posición geográfica	117 118 119 120 121 124 125.
7. Observaciones adicionales	NOTES:
8. Detalles de anulación	1. TEXTS OF NAVAREA ONE MESSAGES ARE PRINTED IN WEEKLY EDITIONS OF NOTICES TO MARINERS.
	2. NAVAREA ONE MESSAGES LESS THAN 42 DAYS OLD(075/09 ONWARD) ARE CURRENTLY INCLUDED ON RELEVANT SAFETYNET AND/OR NAVTEX BROADCASTS.
	3. CANCEL NAVAREA I 115/09.

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 141/09
2. Zona general	1. NAVAREA VII MESSAGES IN FORCE = 055, 060, 070, 072, 077, 078, 102, 104, 105, 111, 112, 113, 114, 126, 129, 137, 140 OF 2009.
3. Localidad	2. MESSAGES RE-ISSUED AS NOTICES TO MARINERS = NIL.
4. Número de la carta	3. MESSAGES ISSUED THIS WEEK = 140, 141 OF 2009.
5. Tema clave	4. MESSAGES CANCELLED THIS WEEK = 141 OF 2009.
6. Posición geográfica	5. CANCEL THIS MESSAGE.
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 3
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA II 265/09
2. Zona general	NAVAREA II IN FORCE AT 02 SEP 09.
3. Localidad	2008 :017 - 112 - 239 - 241 - 254 - 258 - 259 - 260 - 263 - 264 - 265.
4. Número de la carta	1. ONLY THOSE LESS THAN 42 DAYS OLD ARE DAILY BROADCASTED ON SAFETYNET AT 1630 UTC.
5. Tema clave	2. NAVAREA II WARNINGS ARE PRINTED IN WEEKLY EDITIONS OF NOTICES TO MARINERS (SECTION 1.2).
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

VARIOS

Elemento del mensaje	Ejemplo 1
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VII 126/09
2. Zona general	CANCEL NAVAREA VII 100/09 BAIKO RIBEIRO LIGHT,
3. Localidad	NORMAL CONDITIONS RESTORED.
4. Número de la carta	
5. Tema clave	
6. Posición geográfica	
7. Observaciones adicionales	
8. Detalles de anulación	

Elemento del mensaje	Ejemplo 2
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 74/09
2. Zona general	RADIO SERVICES.
3. Localidad	1. U.S. COAST GUARD WILL TERMINATE HF RADIOTELEX
4. Número de la carta	(SITOR) SERVICES FOR COLLECTION OF AMVER SHIP
5. Tema clave	POSITION REPORTS AND OF METEOROLOGICAL
6. Posición geográfica	OBSERVATION FROM:
7. Observaciones adicionales	A. COMMUNICATIONS AREA MASTER STATION ATLANTIC
8. Detalles de anulación	(CAMSLANT NMN) AND COMMUNICATIONS STATION
	KODIAK (NOJ) EFFECTIVE 312359 UTC MAR 09.
	B. COMMUNICATIONS AREA MASTER STATION PACIFIC
	(CAMSPAC NMC/NMO) AND COMMUNICATIONS STATION
	GUAM (NRV) WILL CONTINUE AT LEAST UNTIL
	302359 UTC SEP 09.
	AMVER AND NOAA METEOROLOGICAL REPORTS WILL
	CONTINUE TO BE RECEIVED AT NO CHARGE THRU
	SHIPCOM HF RADIOTELEX (NBDP) SERVICE VIA
	STATIONS KLB NEAR SEATTLE AND WLO NEAR MOBILE,
	ALABAMA, AND NOAA'S SEAS (SHIPBOARD
	ENVIRONMENTAL (DATA) ACQUISITION SYSTEM) PROGRAM
	THROUGH INMARSAT-C. AMVER REPORTS MAY ALSO BE
	SENT AT NO CHARGE THRU GLOBE WIRELESS. BROADCAST
	OF MARITIME SAFETY INFORMATION BY HF SITOR (HF
	NAVTEX) WILL NOT BE AFFECTED BY THIS ACTION
	2. CANCEL THIS MSG 010001 UTC OCT 09.

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

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA XV 55/09
2. Zona general	DUE TO TIME CHANGE CARRIED OUT 300001 UTC MAR 09
3. Localidad	CHILEAN STANDARD TIME HAS CHANGED TO TIME ZONE
4. Número de la carta	(UTC+4). VESSELS SHOULD COMPLY WITH REGULATIONS OF
5. Tema clave	NATIONAL MARITIME AUTHORITY IN THE FOLLOWING WEB
6. Posición geográfica	SITE: WWW.SHOA.MIL.CL
7. Observaciones adicionales	(SERVICIOS/RADIOAVISOS/RADIOWARNINGS/PROVISIONS OF
8. Detalles de anulación	THE NATIONAL MARITIME AUTHORITY). ALL VESSELS ARE
	REQUESTED TO SEND IN CLEAR TEXT, WIND, SEA AND
	ATMOSPHERIC PRESSURE REPORTS, TO CHILREP.

PROBLEMAS RELATIVOS A LAS CNE

Elemento del mensaje	Ejemplo
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA IV 89/09
2. Zona general	GULF OF MEXICO.
3. Localidad	NEW ORLEANS TO JACKSONVILLE.
4. Número de la carta	DUE TO A PRODUCTION PROBLEM THAT HAS CAUSED
5. Tema clave	DISPLACED FEATURES, IT HAS BEEN DETERMINED THAT
6. Posición geográfica	ELECTRONIC NAUTICAL CHART US2GC12M (NEW ORLEANS
7. Observaciones adicionales	TO JACKSONVILLE) IS NOT TO BE USED FOR NAVIGATION
8. Detalles de anulación	OR SITUATIONAL AWARENESS.
	A REVIEW IS IN PROCESS TO ADDRESS THIS SITUATION.

ZONAS DE PESCA A EVITAR

Elemento del mensaje	Ejemplo
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA III 445/09
2. Zona general	LIGURIAN SEA.
3. Localidad	1. FISHING OPERATIONS 031000 UTC THRU 152000 UTC
4. Número de la carta	AUG BY F/V TRAWLER IN AREA BOUND BY:
5. Tema clave	A. 43-20N 009-27E.
6. Posición geográfica	B. 42-46N 008-40E.
7. Observaciones adicionales	C. 43-37N 008-40E.
8. Detalles de anulación	D. 43-38N 007-53E.
	E. 44-20N 008-53E.
	F. 43-53N 009-27E.
	WIDE BERTH REQUESTED.
	2. CANCEL THIS MSG 152100 AUG 09.

SITIO EN LA RED FUERA DE SERVICIO

Elemento del mensaje	Ejemplo 4
1. Identificador de la serie de mensajes	NAVAREA VIII 43/09
2. Zona general	NAVAREA VIII WEBSITE.
3. Localidad	1. NAVAREA VIII WEBSITE UNUSABLE
4. Número de la carta	122300 UTC TO 132300 UTC NOV.
5. Tema clave	FOR URGENT SERVICE, CONTACT NAVAREA VIII,
6. Posición geográfica	PHONE: 91 135 274 7365,
7. Observaciones adicionales	FAX: 91 135 274 8373,
8. Detalles de anulación	E-MAIL: INHO_MARINESAFETY@DATAONE.IN.
	2. CANCEL THIS MSG 140001 UTC NOV 09.

8 RADIOAVISOS Y PRONÓSTICOS METEOROLÓGICOS

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

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

Principios

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

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

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

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

8.2 Procedimientos

Definiciones

8.2.1 Un "servicio preparatorio" es un servicio meteorológico nacional que asume la doble responsabilidad de elaborar los pronósticos y radioavisos para parte, o el conjunto, de un zona de información sobre seguridad marítima (ISM) designada, en el marco del sistema de la OMM para la difusión de pronósticos y radioavisos meteorológicos a la navegación, en virtud del SMSSM, y de trasladarlos al servicio emisor pertinente.

8.2.2 Un "servicio emisor" es un servicio meteorológico nacional que asume la responsabilidad de garantizar que los pronósticos y radioavisos meteorológicos a la navegación se transmitan a través de Inmarsat y del servicio SafetyNET a la zona designada para la cual el servicio aceptó la responsabilidad en virtud de las prescripciones de transmisión del SMSSM. El servicio emisor se encarga de elaborar un boletín completo basándose en la información facilitada por los servicios preparatorios que le están vinculados, y de insertar el correspondiente epígrafe LIG, como se especifica en el anexo 4 b) del Manual del servicio internacional SafetyNET. El servicio emisor es también responsable de supervisar las transmisiones de información en su zona de responsabilidad asignada.

Elaboración y emisión de boletines meteorológicos y marinos

8.2.3 Los boletines meteorológicos y marinos incluirán los siguientes elementos en el orden especificado a continuación:

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

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

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

Notas: 1) Los informes que se incluyen en la parte VI deberían ser para una selección fija de estaciones en un orden establecido.

- 2) Las partes IV, V y VI podrán transmitirse a otra hora prevista.

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

- .1 Para transmisiones programadas: se deberían emitir como mínimo a través de un único satélite designado para tal efecto, de conformidad con un programa preestablecido o coordinado por la OMM.

- .2 Para transmisiones no programadas: se deberían emitir en el marco del servicio SafetyNET a través de todos los satélites oceánicos de Inmarsat que cubran la zona de responsabilidad del servicio emisor.

8.2.6 Los boletines meteorológicos y marinos se elaborarán y emitirán como mínimo dos veces al día.

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

8.2.8 Los servicios emisores han de garantizar que en todos los radioavisos y pronósticos que vayan a ser transmitidos por una ETC se adopta el formato correcto de direccionamiento de los mensajes LIG.

8.2.9 Los radioavisos se emitirán en lenguaje sencillo. Las sinopsis y los pronósticos deberían emitirse en un lenguaje sencillo, aunque podrán utilizarse algunas abreviaturas, especialmente cuando es necesario reducir el tamaño de un boletín a fin de retransmitirlo por un sistema de poca anchura de banda, como el servicio NAVTEX (véase el párrafo 8.2.13).

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

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

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

Nota: todos los servicios emisores podrán utilizar el receptor LIG para determinar lo siguiente:

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

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

8.2.13 La terminología utilizada en los boletines de terminología marítima deberá corresponderse con la de la lista multilingüe de términos utilizados en boletines meteorológicos y marinos, que figura en el Apéndice I.2 del Manual de Servicios Meteorológicos Marinos (OMM, N° 558) y en el Anexo 2.B de la Guía de los Servicios Meteorológicos Marinos (OMM, N° 471). En el Apéndice II.2 del Manual de Servicios Meteorológicos Marinos (OMM, N° 558) figuran directrices específicas para el servicio NAVTEX, incluida una lista de abreviaturas de uso común en los mensajes meteorológicos marinos. La lista de abreviaturas de uso común también figura en el párrafo 8.6 del presente documento.

8.3 Radioavisos

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

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

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

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

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

8.3.4 Cuando se emitan radioavisos que informan de más de una perturbación o sistema de presión, éstos se describirán en orden de peligrosidad.

8.3.5 Los radioavisos serán lo más breves posible y, al mismo tiempo, claros y concisos.

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

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

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

8.3.9 Los radioavisos se actualizarán siempre que sea necesario y después se emitirán inmediatamente.

8.3.10 Los radioavisos seguirán vigentes hasta que se modifiquen o anulen.

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

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

8.4 Sinopsis

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

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

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

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

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

8.4.5 Se indicarán las unidades que se utilizan para indicar la velocidad de desplazamiento de los sistemas.

8.5 Pronósticos

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

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

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

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

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

- i) muy reducida (menos de 0,5 millas marinas)
- ii) reducida (0,5 a 2 millas marinas)
- iii) moderada (2 a 5 millas marinas)
- iv) buena (más de 5 millas marinas)

8.6 Abreviaturas de uso común en el servicio internacional NAVTEX

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

Weakening (Debilitándose)	WKN	Strong (Fuerte)	STRG
Building (Formándose)	BLDN	From (Procedente de)	FM
Filling (Colmándose)	FLN	Expected (Previsto)	EXP
Deepening (Profundizando)	DPN	Latitude/Longitude (Latitud/longitud)	LAT/LONG
Intensifying/Intensify (Intensificándose /intensificar)	INTSF	Filling (Colmándose)	FLN
Improving/Improve (Mejorando/mejorar)	IMPR	Deepening (Profundizándose)	DPN
Stationary (Estacionario)	STNR	Intensifying/Intensify (Intensificándose/ intensificar)	INTSF
Quasi-Stationary (Casi estacionario)	QSTNR	Improving/Improve (Mejorando/mejorar)	IMPR
Moving/Move (Desplazándose/ desplazarse)	MOV o MVG	Stationary (Estacionario)	STNR
Veering (Cambio de dirección (en el sentido de las agujas del reloj))	VEER	Quasi-Stationary (Casi estacionario)	QSTNR
Backing (Cambio de dirección (en sentido contrario de las agujas del reloj))	BACK	Moving/Move (Desplazándose/ desplazarse)	MOV o MVG

8.7 Delimitación de las zonas METAREA



Figura 4: Zonas METAREA para la coordinación y difusión de radioavisos y pronósticos meteorológicos en el marco del SMSSM

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

9 NOTIFICACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

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

9.2 No obstante, las operaciones de búsqueda y salvamento pueden requerir la difusión de ISM en la categoría de radioavisos náuticos, como se describe en el párrafo 4.2.2.6.

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

10.1 Las propuestas de enmienda o de mejora al servicio de información sobre seguridad marítima deberían presentarse al Comité de Seguridad Marítima para que lo evalúe a través del Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento.

10.2 Dependiendo de la naturaleza de las enmiendas propuestas, se debería solicitar la aprobación de la OHI, la OMM, la IMSO y la UIT y la participación activa de otros órganos, según sea necesario.

10.3 Se considera que es necesaria la participación activa de la OHI, la OMM, la IMSO y la UIT a fin de coordinar las transmisiones de toda la información sobre seguridad marítima.

10.4 Las enmiendas adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima se notificarán a todas las Partes interesadas con 12 meses de antelación como mínimo, y entrarán en vigor el 1 de enero del año siguiente.

ANEXO 2

CIRCULAR COMSAR

ORIENTACIONES SOBRE LOS ALERTAS DE SOCORRO

1 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR) ultimó, en su 13º periodo de sesiones (19 a 23 de enero de 2009), las Orientaciones sobre los alertas de socorro adjuntas, en las que se describe el procedimiento operacional para un alerta de socorro.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las Orientaciones adjuntas en conocimiento de los propietarios de buques, la gente de mar y todas las demás partes interesadas.

ANEXO

ORIENTACIONES SOBRE LOS ALERTAS DE SOCORRO



LEVANTE LA TAPA

PULSE EL BOTÓN ROJO

hasta que los indicadores acústicos y de luz se establezcan (más de 3 segundos)



Utilice el AURICULAR para las llamadas de voz

MAYDAY-MAYDAY-MAYDAY
 AQUÍ

NOMBRE-NOMBRE-NOMBRE

DISTINTIVO DE LLAMADA
 u otro tipo de IDENTIFICACIÓN

ISMM
 (si el alerta inicial se envía por LSD)

IDENTIDAD DEL BUQUE

NOMBRE DEL BUQUE

DISTINTIVO DE LLAMADA

ISMM

MAYDAY

NOMBRE del BUQUE en situación de socorro

DISTINTIVO DE LLAMADA u otro tipo de IDENTIFICACIÓN

ISMM
 (si el alerta inicial se envía por LSD)

SITUACIÓN
 expresada como **latitud y longitud**,
 o,
 si se desconocen la latitud y la longitud o no se dispone de tiempo suficiente, en relación con una marca geográfica conocida

NATURALEZA de la situación de socorro

Tipo de **ASISTENCIA** necesaria

Otra **INFORMACIÓN** útil

FRECUENCIAS DE SOCORRO Y COMUNICACIONES

	LSD	Radiotelefonía	IDBE
VHF	Canal 70	Canal 16	-----
MF	2 187,5 kHz	2 182 kHz	2 174,5 kHz
HF 4	4 207,5 kHz	4 125 kHz	4 177,5 kHz
HF 6	6 312,0 kHz	6 215 kHz	6 268,0 kHz
HF 8	8 414,5 kHz	8 291 kHz	8 376,5 kHz
HF 12	12 577,0 kHz	12 290 kHz	12 520,0 kHz
HF 16	16 804,5 kHz	16 420 kHz	16 695,0 kHz

Recuerde que debe utilizar los procedimientos correctos para las ondas métricas
 No olvide que su RLS es un medio secundario para el envío de alertas

ANEXO 3**DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 5B
DEL UIT-R Y EL CIRM****PROPUESTA DE NUEVA "CLASE H de LSD" PARA LAS RADIO PORTÁTILES DE
LSD DESTINADA PRINCIPALMENTE A ALERTAS
Y COMUNICACIONES DE SOCORRO**

1 La OMI desea manifestar su agradecimiento al UIT-R por la oportunidad que le ha brindado de presentar observaciones sobre el nuevo aparato de clase H de LSD propuesto.

2 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) deliberó sobre la propuesta en su 13º periodo de sesiones (19 a 23 de enero de 2009) y llegó a la conclusión de que un aparato de LSD de mano compatible con el SMSSM podría ser de utilidad para los buques que no están obligados a equiparse de radios que cumplan las exigencias del SMSSM. La radio simplificada aumentaría la probabilidad de establecer comunicaciones satisfactorias con los servicios de búsqueda y salvamento en caso de emergencia y, si está equipada con un procesador del sistema mundial de navegación por satélite (SMNS), transmitiría la situación precisa. El Subcomité consideró que el establecimiento de una nueva clase H tal vez no fuera necesario. El objetivo es permitir una radio de mano en ondas métricas con medios de LSD.

3 El Subcomité consideró que dicha radio de LSD de mano con procesador SMNS prevista debería tener las siguientes funciones y características:

- .1 pantalla e interfaz del operador sencillas;
 - .2 modalidad de funcionamiento normal que sería el servicio doble de escucha en los canales 16 y 70, con la opción de definir también un canal de servicio (triple escucha);
 - .3 poder enviar alertas de socorro genéricos pulsando un botón de "socorro", situado bajo una tapa protectora;
 - .4 poder realizar automáticamente la integración de la situación mediante SMNS en el mensaje LSD;
 - .5 poder enviar un mensaje de socorro aun cuando no se disponga de la situación; no obstante, advertirá de ello al usuario y continuará tratando de obtener la situación y enviar una actualización automática del mensaje de socorro;
 - .6 disponer de una protección que evite la transmisión de situaciones erróneas o desfasadas;
 - .7 poder enviar una llamada de prueba;
 - .8 poder enviar una llamada rutinaria a distintas estaciones;
 - .9 poder enviar una llamada de grupo a las estaciones que tengan intereses comunes;
- y

.10 poder recibir llamadas de socorro, acuses de recepción de socorro, llamadas de urgencia y llamadas de seguridad, llamadas rutinarias y llamadas de grupo.

4 El Subcomité observó que dado que esas radios LSD de mano podían trasladarse de un buque a otro, debería examinarse más a fondo la cuestión de expedir identidades del servicio móvil marítimo (ISMM) para indicar que se trata de un dispositivo de mano.

ANEXO 4**DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO 5B
DEL UIT-R, LA AISM, EL COMITÉ TÉCNICO 80 DE LA CEI Y EL CIRM****TRANSMISOR DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DEL SISTEMA
DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA) (AIS-SART)**

1 La OMI desea manifestar su agradecimiento al Grupo de trabajo 5B del UIT-R por la declaración de coordinación (Documento 5B/TEMP/50(Rev.1)) sobre el mensaje de texto dentro del mensaje 14 propuesto para identificar los modos activo y de prueba del AIS-SART, así como el estado de navegación que debe utilizar ese dispositivo cuando está activado.

2 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) tomó nota, en su 13º periodo de sesiones (19 a 23 de enero de 2009), con respecto al mensaje de texto dentro del mensaje 14 propuesto, de que el Grupo de trabajo 5B del UIT-R opinaba que ambas sugerencias eran aceptables. El Subcomité ha decidido mantener su postura inicial de que los mensajes sean lo más sencillos posible; por consiguiente, para el mensaje de radiodifusión relativo a la seguridad (mensaje 14) debería utilizarse el siguiente texto:

- Para el SART activo se utilizará el texto " SART ACTIVE" (SART activo).
- Para el modo de prueba se utilizará el texto "SART TEST" (prueba del SART).

3 El Subcomité COMSAR también examinó la propuesta del Grupo de trabajo 5B del UIT-R sobre el estado de navegación en los mensajes 1, 2 y 3. El Subcomité opina que el número 14 reservado debería activarse para su utilización por el AIS-SART.

El mensaje utilizado debería definir el estado de navegación como "AIS-SART" cuando el dispositivo esté activado. El Subcomité acordó además que cuando el dispositivo se encuentre sometido a prueba, el estado de navegación debería determinarse como 15 "NO DEFINIDO".

4 Medidas que han de adoptarse:

- .1 Se invita al UIT-R a que examine las decisiones adoptadas por el Subcomité cuando prepare la próxima versión de la recomendación UIT-R M.1371.
- .2 Se invita a la AISM a que examine las decisiones adoptadas por el Subcomité cuando proceda a la mejora de sus aclaraciones técnicas a la recomendación UIT-R M.1371.
- .3 Se invita al Comité Técnico 80 de la CEI a que examine las decisiones adoptadas por el Subcomité respecto de las normas de prueba pertinentes para la utilización de dicha tecnología.
- .4 Se invita al CIRM que informe a sus miembros de las decisiones adoptadas por el Subcomité.

ANEXO 5**DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO
5B DEL UIT-R****ESTADO REGLAMENTARIO DE LAS RADIOFRECUENCIAS DEL SIA PARA LA
CONFERENCIA MUNDIAL DE RADIOCOMUNICACIONES
DE 2011 DE LA UIT (CMR-11)**

La OMI está elaborando actualmente su postura respecto de la CMR-11, en particular respecto del punto 1.10 del orden del día y su repercusión en el sistema de identificación automática (SIA). En la resolución MSC.74(69) de la OMI se indica que el SIA permitirá mejorar la seguridad de la navegación mediante el aumento de la eficacia de la misma en los buques, la protección del medio ambiente y las operaciones de los servicios de tráfico marítimo (STM), al satisfacer las prescripciones funcionales siguientes:

- .1 en la modalidad buque-buque para prevenir los abordajes;
- .2 como medio utilizado por los estados ribereños para obtener información sobre los buques y su carga; y
- .3 como herramienta de los STM, es decir, buque-costera (ordenación del tráfico).

Aunque en estas prescripciones funcionales de la OMI se especifican claramente las funciones de seguridad, el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT se limita a reconocer que el AIS-SART tiene una función de seguridad en las dos radiofrecuencias del SIA (véase el apéndice 15 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, (Rev.CMR-07).

La OMI invita a la UIT a que estudie la debida designación en el Reglamento de Radiocomunicaciones de las radiofrecuencias del SIA (AIS1 y AIS2), teniendo presente la función buque-buque para prevenir abordajes del SIA, la utilización del SIA en los servicios de tráfico marítimo (STM), y el uso general del SIA como tecnología de navegación.

ANEXO 6**ANTEPROYECTO DE POSTURA DE LA OMI SOBRE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DE LA CMR-11 QUE GUARDAN RELACIÓN CON ASPECTOS DE INTERÉS PARA LOS SERVICIOS MARÍTIMOS****Punto 1.2 del orden del día**

1.2 *habida cuenta de los estudios realizados por el UIT-R de conformidad con la resolución 951 (Rev.CMR-07), tomar las medidas pertinentes para mejorar el marco reglamentario internacional;*

Antecedentes

Se examinarán.

Medidas que han de adoptarse:

- informar al grupo responsable, que es el Grupo de trabajo 1B (y también a los grupos de trabajo 5B y 4CB) de que las frecuencias marítimas son extremadamente limitadas y en general se utilizan para la seguridad.

Postura preliminar de la OMI

Garantizar que las medidas que se adopten en la CMR-11 bajo el punto del orden del día 1.2 no incidan en la protección del espectro que utilizan actualmente los servicios marítimos.

Punto 1.3 del orden del día

1.3 *examinar las necesidades de espectro y las posibles medidas reglamentarias, incluidas las atribuciones, para permitir el funcionamiento seguro de sistemas de aeronaves no tripuladas (SANT) basándose en los resultados de los estudios del UIT-R, de conformidad con la resolución 421 (CMR-07);*

Antecedentes

Este punto del orden del día consiste en examinar las necesidades del espectro para el mando, control y para detectar y evitar sistemas de aeronaves no tripuladas (SANT). Cabe prever que este tipo de sistemas se utilice en el futuro para búsqueda y salvamento.

Medidas que han de adoptarse:

- las Administraciones que estén contemplando la posibilidad de utilizar SANT para fines marítimos deberían informar oportunamente a la OMI.

Postura preliminar de la OMI

Oponerse a cualquier atribución que afecte a los intereses de los servicios marítimos.

Punto 1.5 del orden del día

1.5 *examinar la armonización del espectro a nivel mundial o regional para el periodismo electrónico, teniendo en cuenta los resultados de los estudios del UIT-R, de conformidad con la resolución 954 (CMR-07);*

Antecedentes

La utilización de equipo radioeléctrico por los servicios auxiliares de radiodifusión, conocidos habitualmente como periodismo electrónico, que funcionen en el ámbito terrestre en las bandas de servicio fijas y móviles apropiadas, es un elemento de la cobertura de los acontecimientos públicos en todos los países en los que el interés público se sirve del tratamiento periodístico en directo de los acontecimientos que se produzcan, en particular las catástrofes, reales o posibles, que afecten a la seguridad pública.

Existe una demanda creciente por parte del público en cuanto a la cantidad y calidad de la cobertura del periodismo electrónico audiovisual y las aplicaciones parecidas de la radiodifusión exterior y la producción electrónica en directo. En este punto del orden del día se examina un gran número de bandas.

Medidas que han de adoptarse:

- no se ha identificado ninguna.

Postura preliminar de la OMI

Garantizar que cualquier atribución a nivel mundial no afecte a los intereses de los servicios marítimos.

Punto 1.7 del orden del día

1.7 *examinar los resultados de los estudios realizados por el UIT-R con arreglo a la resolución 222 (Rev.CMR-07), a fin de garantizar la disponibilidad de espectro y el acceso a largo plazo al espectro para satisfacer las necesidades del servicio móvil aeronáutico por satélite (R) y adoptar las medidas adecuadas al respecto, manteniendo inalterada la atribución genérica al servicio móvil por satélite en las bandas 1 525-1 559 MHz y 1 626,5-1 660,5 MHz;*

Antecedentes

Se examinarán.

Medidas que han de adoptarse:

- hacer un seguimiento de las deliberaciones de los Grupos de trabajo 4C y 5B.

Postura preliminar de la OMI

Para satisfacer las necesidades a largo plazo del Servicio Móvil Aeronáutico por Satélite (R) dentro de las atribuciones actuales, es esencial que no se imponga ninguna limitación a los sistemas marítimos que funcionan en esa banda. (El cuadro 15-2 del

apéndice 15 identifica las bandas 1 530-1 544 MHz (espacio-tierra) y 1 626,5-1 645,5 MHz (Tierra-espacio) para las comunicaciones de socorro y seguridad del servicio móvil marítimo por satélite, así como para las comunicaciones ordinarias no vinculadas con la seguridad).

Punto 1.9 del orden del día

1.9 *revisar las frecuencias y la disposición de canales del apéndice 17 al Reglamento de Radiocomunicaciones, de conformidad con la resolución 351 (Rev.CMR-07), para poner en servicio nuevas tecnologías digitales para el servicio móvil marítimo;*

Antecedentes

El Apéndice 17 incluye las frecuencias y disposiciones de canales en las bandas de alta frecuencia del servicio móvil marítimo. Durante la CMR-03 se introdujeron cambios en el Apéndice 17 para permitir la utilización de tecnología digital sin que se reclame protección ni se causen interferencias en determinadas bandas (nota a pie de página "p").

En el servicio móvil marítimo existe la necesidad de mejorar la utilidad del espectro actual en las bandas de alta frecuencia para dicho servicio permitiendo que en las nuevas tecnologías digitales se utilicen determinadas partes del Apéndice 17 del Reglamento de Radiocomunicaciones a fin de contar con una flexibilidad y eficacia adicionales.

En la resolución 351 (CMR-07 revisada) se invita a la CMR-11 a que considere los cambios necesarios y los estudios para determinar cuáles son las modificaciones que es necesario aportar al cuadro de frecuencias contenido en el Apéndice 17; determinar cuáles son las disposiciones necesarias para la transición con miras a la introducción de las nuevas tecnologías digitales y los consiguientes cambios en el Apéndice 17; y recomendar el modo en que pueden introducirse las tecnologías digitales a la vez que se garantiza el cumplimiento de los requisitos en materia de socorro y seguridad.

Medidas que han de adoptarse:

- informar al UIT-R sobre la utilización de las bandas de ondas decamétricas para el SMSSM y comunicaciones fuera del SMSSM prevista en el futuro, a fin de revisar el texto actual para la Reunión Preparatoria de la Conferencia, que figura en el documento IMO/ITU EG 4/5/1.

Postura preliminar de la OMI

- 1 Es necesario conservar las frecuencias atribuidas actualmente al SMSSM puesto que la OMI no tiene intención de modificar las prescripciones aplicables a la IDBE y a la LSD en estos momentos, y por tanto estas prescripciones deberían conservarse en el apéndice 15.
- 2 Conviene observar que el espectro que tendría que seguir dedicado a IDBE y a LSD para satisfacer las necesidades funcionales de comunicaciones de socorro y difusión de información sobre seguridad marítima sólo supone una pequeña fracción de las bandas del apéndice 17, y la mayor parte quedaría libre para nuevas tecnologías digitales del servicio móvil marítimo.

- 3 Las bandas de frecuencia atribuidas al Morse podrían utilizarse para tecnologías destinadas a la comunidad marítima, aunque se debería dar al mismo tiempo la posibilidad a las Administraciones que deseen seguir utilizándolas de que lo hagan sin solicitar protección.
- 4 La OMI reconoce que las anchuras de banda de los canales del apéndice 17 sólo resultan adecuados para sistemas de banda estrecha. Por consiguiente, la OMI apoya la creación de canales de banda ancha en el apéndice 17 destinados a nuevas tecnologías.
- 5 Las frecuencias atribuidas a la información sobre seguridad marítima en el apéndice 15 deben mantenerse sin cambios.

Punto 1.10 del orden del día

1.10 *examinar las atribuciones de frecuencia necesarias para el funcionamiento de los sistemas de seguridad para las embarcaciones y los puertos y las correspondientes disposiciones reglamentarias, de conformidad con la resolución 357 (CMR-07);*

Antecedentes

Existe la necesidad mundial de aplicar las radiocomunicaciones a fin de incrementar la protección de los buques y los puertos. Entre los problemas existentes se encuentran la gestión e identificación de la carga, la coordinación de los sensores y monitores, la detección rápida de remesas peligrosas, no autorizadas o acordadas, y la mayor interacción con los recursos de protección pública locales y nacionales.

Las frecuencias, los procedimientos y las técnicas utilizados por el SMSSM no se verán afectados por las modificaciones del punto 1.10 del orden del día.

Medidas que han de adoptarse:

- es necesario hacerse una idea global de otros mensajes de seguridad y protección para determinar si es preciso introducir otros sistemas, y por consiguiente disponer de recursos de espectro adicionales;
- si es necesario disponer de equipo y frecuencias específicas en los puertos, en los que ya se cuenta con servicios digitales de radiodifusión;
- es necesario describir claramente la diferencia entre la seguridad y la protección;
- habría que demostrar claramente la necesidad de espectro adicional; y
- se ha solicitado al MSC que valide la necesidad de disponer de tecnología para ayudar a identificar y garantizar la protección de los contenedores de carga desde su puerto de origen hasta su puerto de destino.

Postura preliminar de la OMI

- 1 El punto 1.10 del orden del día no debería afectar a las frecuencias utilizadas por el SMSSM.
- 2 La OMI invita a la UIT a que elimine la confusión entre las palabras "seguridad" y "protección" en el ámbito de este punto del orden del día. En el contexto de la OMI, por "seguridad" se entienden los movimientos sin riesgos y la integridad de los buques, y por "protección", la protección contra amenazas.
- 3 La OMI respalda los estudios para determinar posibles necesidades futuras de incrementar la protección en el transporte de mercancías.
- 4 La OMI respalda los estudios que estén realizándose en la actualidad para establecer la necesidad de transmisión de los niveles de protección portuaria en la banda 495 kHz-505 kHz.
- 5 La OMI respalda los estudios reglamentarios para volver a evaluar la situación de las frecuencias del SIA teniendo en cuenta la función para evitar abordajes buque/buque de este sistema.
- 6 La OMI respalda los estudios reglamentarios sobre el artículo 33 del Reglamento de Radiocomunicaciones para determinar si es necesario elaborar enmiendas aclaratorias a fin de abarcar las comunicaciones de protección y la transmisión de información sobre protección entre los buques.
- 7 La OMI respalda los estudios destinados a determinar las prescripciones futuras para la modernización del equipo náutico en ondas métricas.
- 8 En lo que respecta a las atribuciones adicionales del servicio móvil marítimo por satélite en la banda 156-162,025 MHz, la OMI no ha adoptado aún una postura definitiva.

Punto 1.14 del orden del día

1.14 *examinar las necesidades para nuevas aplicaciones en el servicio de radiolocalización y analizar las atribuciones o las disposiciones reglamentarias para la implantación del servicio de radiolocalización en la gama de frecuencias 30-300 MHz, de conformidad con la resolución 611 (CMR-07);*

Antecedentes

La elaboración de nuevas aplicaciones en el servicio de radiolocalización está estrechamente relacionada con el aumento significativo del número de objetos espaciales, incluidos los restos de carácter artificial. Estas aplicaciones están previstas para la vigilancia aeroespacial y el seguimiento del lanzamiento y las maniobras de naves espaciales. Las aplicaciones se basan en el proyecto de radares eficaces y económicos que puedan utilizarse en la gama de ondas métricas.

En la actualidad, la única atribución principal es en la región 2, en la banda de frecuencias 138-144 MHz. Este punto del orden del día se adoptó en la CMR-07 para abordar la falta actual de espectro disponible para el servicio de radiolocalización en la banda de ondas decamétricas, necesario para las operaciones de vigilancia aérea y espacial a gran escala de conformidad con la resolución **611 (CMR-07)**.

Las ondas métricas se propagan adecuadamente a través de la ionosfera, lo que permite implementar varias aplicaciones de detección de objetos en el espacio, incluidas la teledetección espacial y la detección de asteroides, así como las que sirven para definir la posición de satélites de la Tierra naturales y artificiales, a partir de sistemas de radiolocalización terrenales.

Las actuales necesidades en lo que respecta a contar con sistemas de radiolocalización para la detección de objetos en el espacio a partir de ubicaciones terrenales en partes de la banda 30-300 MHz se basan en sistemas con anchura de banda de 2 MHz y, sin embargo, la atribución con mayores gamas de frecuencias podría contribuir a la flexibilidad y facilitar la compartición con servicios existentes.

Durante el periodo de 2003-2007, los estudios sobre criterios de protección y características técnicas de los sistemas de radiolocalización que funcionen en la gama de frecuencias de ondas métricas se realizaron de conformidad con la Cuestión UIT-R 237/8. Los estudios se tradujeron en la elaboración de la Recomendación UIT-R M.1802: "Características y criterios de protección para los radares que funcionan en el servicio de radiolocalización en las bandas de frecuencias 30-300 MHz". En dicha Recomendación se indican las características habituales de los radares que funcionan en la banda de ondas métricas y ejemplos de compatibilidad con los servicios existentes.

Medidas que han de adoptarse:

- invitar al Grupo de trabajo 5B a que estudie las características técnicas para proteger a los servicios marítimos.

Postura preliminar de la OMI

Que cualquier atribución que se haga en el ámbito de este punto del orden del día no afecte al funcionamiento de sistemas marítimos, actuales o previstos para el futuro, que funcionen en la banda 30-300 MHz o en sus inmediaciones.

Punto 1.15 del orden del día

*1.15 considerar las posibles atribuciones al servicio de radiolocalización en la gama de frecuencias 3-50 MHz para aplicaciones de radares oceanográficos, teniendo en cuenta los resultados de los estudios del UIT-R y de conformidad con la resolución **612 (CMR-07)**;*

Antecedentes

El punto 1.15 del orden del día de la CMR-11 requiere la consideración de las posibles atribuciones al servicio de radiolocalización en la gama de frecuencias 3-50 MHz. Estas atribuciones se utilizarán para el funcionamiento de radares oceanográficos que vigilen la

superficie del mar para estudiar las alturas de las olas, las corrientes y el seguimiento de objetos de gran tamaño. Los radares tendrán un alcance operacional no superior a [220 km] [400 km]. Los radares oceanográficos han funcionado en la gama de frecuencias 3-50 MHz durante más de 30 años de manera experimental y sin causar interferencias. La dependencia cada vez mayor de los datos procedentes de estos sistemas para las operaciones de seguridad marítima, oceanografía, climatología, meteorología y respuesta a las catástrofes hace necesario mejorar la situación reglamentaria del espectro utilizado por los radares oceanográficos, al mismo tiempo que se tiene en cuenta la protección de los servicios atribuidos actuales. El punto 1.15 del orden del día de la CMR-11 se creó con la condición de que el espectro se atribuyera de manera compartida. El objetivo no es volver a atribuir el espectro desde un servicio radioeléctrico ya asignado a los servicios de radiolocalización.

Medidas que han de adoptarse:

- no se ha identificado ninguna.

Postura preliminar de la OMI

Que cualquier atribución que se haga en el ámbito de este punto del orden del día no afecte al funcionamiento de sistemas marítimos, actuales o previsto para el futuro, que funcionen en la banda de frecuencias 3-50 MHz o en sus inmediaciones.

Punto 1.17 del orden del día

1.17 examinar los resultados de los estudios de compartición entre el servicio móvil y otros servicios en la banda 790-862 MHz en las Regiones 1 y 3, de conformidad con la resolución 749 (CMR-07), para garantizar la protección adecuada de los servicios a los que está atribuida esta banda y adoptar las medidas necesarias;

Antecedentes

Esta banda podría resultar útil para nuevos usos marítimos.

Medidas que han de adoptarse:

- no se ha identificado ninguna.

Postura preliminar de la OMI

Se examinará.

Punto 1.18 del orden del día

1.18 considerar la posibilidad de ampliar las actuales atribuciones, a título primario y secundario, al servicio de radiodeterminación por satélite (espacio-Tierra) en la banda 2 483,5-2 500 MHz para efectuar una atribución mundial a título primario, y definir las disposiciones reglamentarias necesarias basándose en los resultados de los estudios del UIT-R, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 613 (CMR-07);

Antecedentes

Esta banda tiene por objeto facilitar las señales de navegación a los sistemas SRDS actuales que se utilizan en todo el mundo y apoyar las posibles señales procedentes de los nuevos sistemas SRDS, que, dada la proximidad de esta banda a las atribuciones del servicio móvil por encima de 2,5 GHz, pueden ofrecer sinergias atractivas con los sistemas móviles terrestres debido a la mayor eficacia de las antenas y a la utilización de equipo informático compartido, algo que no es posible con otras bandas de SRDS.

Medidas que han de adoptarse:

- no se ha identificado ninguna.

Postura preliminar de la OMI

Se apoya la actual atribución a título primario al servicio de radiodeterminación por satélite (espacio-Tierra), ya que este sistema puede ser de utilidad para la determinación precisa de la situación de los buques.

Punto 1.19 del orden del día

1.19 *examinar medidas reglamentarias y su pertinencia para permitir la introducción de sistemas de radiocomunicación determinados por programas informáticos y cognitivos, basándose en los resultados de los estudios del UIT-R, de conformidad con la resolución 956 (CMR-07);*

Antecedentes

Los sistemas de radiocomunicación determinados por programas informáticos y cognitivos son tecnologías que pueden ofrecer una eficacia mayor del espectro y un acceso más flexible a él. Los sistemas de radiocomunicaciones en los que se utilizan aplicaciones de sistemas determinados por programas informáticos ya están en uso. Los sistemas de radiocomunicación determinados por programas cognitivos, en los que se emplean características cognitivas basadas en la inteligencia artificial, están investigándose y están probándose sus aplicaciones.

La elaboración de definiciones aceptables de los sistemas de radiocomunicación determinados por programas informáticos y cognitivos es fundamental para entender esta cuestión, dado que existen varias definiciones, y este asunto se tratará en varios estudios de la UIT.

Medidas que han de adoptarse:

- supervisar estudios relativos a la necesidad de contar con medidas reglamentarias sobre la aplicación en el servicio móvil marítimo de tecnologías de sistemas de radiocomunicación determinados por programas cognitivos y sistemas de radiocomunicación determinados por programas informáticos.

Postura preliminar de la OMI

En principio, la OMI apoya los esfuerzos de la UIT para alcanzar la eficacia del espectro y reconoce la amplitud de la posible aplicación. La OMI intenta garantizar que el plan de implantación de los sistemas de radiocomunicación determinados por programas informáticos y cognitivos no repercute negativamente en los intereses de los servicios marítimos.

Punto 1.22 del orden del día

1.22 *estudiar las consecuencias de las emisiones de dispositivos de corto alcance para los servicios de radiocomunicación de conformidad con la resolución 953 (CMR-07);*

Antecedentes

Se examinarán.

Medidas que han de adoptarse:

– no se ha identificado ninguna.

Postura preliminar de la OMI

Se examinará.

Punto 1.23 del orden del día

1.23 *considerar la posibilidad de proceder a una atribución de 15 kHz aproximadamente en partes de la banda 415-526,5 kHz al servicio de radioaficionados a título secundario, habida cuenta de la necesidad de proteger los servicios existentes;*

Antecedentes

La **CMR-07** adoptó el punto 1.23 del orden del día para la **CMR-11**, a fin de considerar la posibilidad de proceder a una atribución de 15 kHz aproximadamente en partes de la banda 415-526,5 kHz al servicio de radioaficionados a título secundario, habida cuenta de la necesidad de proteger los servicios existentes. Esta parte del espectro resulta interesante para los radioaficionados por sus propiedades de propagación únicas.

Medidas que han de adoptarse:

– no se ha identificado ninguna.

Postura preliminar de la OMI

Las atribuciones al servicio NAVTEX en 490 kHz y 518 kHz siguen revistiendo gran importancia para los usos marítimos y no deben modificarse.

Con respecto a la banda 495 kHz-505 kHz, en virtud del punto 1.10 del orden del día, la OMI respalda los estudios que están realizándose en la actualidad para establecer la necesidad de difusión de más información que los cambios de los niveles de protección en los principales puertos y aguas costeras.

Punto 2 del orden del día

2 *examinar las Recomendaciones UIT-R revisadas e incorporadas por referencia en el Reglamento de Radiocomunicaciones, comunicadas por la Asamblea de Radiocomunicaciones de acuerdo con la resolución 28 (Rev.CMR-03), y decidir si se actualizan o no las referencias correspondientes en el Reglamento de Radiocomunicaciones, con arreglo a los principios contenidos en el anexo 1 a la resolución 27 (Rev.CMR-07);*

Antecedentes

Se examinarán.

Medidas que han de adoptarse:

- no se ha identificado ninguna.

Postura preliminar de la OMI

- 1 La OMI ha estudiado las recomendaciones pertinentes y ha formulado las observaciones sobre cada una de ellas, las cuales se reproducen en el anexo 1.
- 2 La OMI considera importante la incorporación por referencia debido al estrecho vínculo que existe entre muchas recomendaciones del UIT-R relativas al equipo del SMSSM y su funcionamiento, y las normas de funcionamiento de la OMI.
- 3 La OMI solicita una indicación temprana de cualquier cambio propuesto por la UIT al mecanismo de incorporación por referencia y a la lista de las recomendaciones incorporadas.

Punto 4 del orden del día

4 *de conformidad con la resolución 95 (Rev.CMR-07), considerar las resoluciones y recomendaciones de las conferencias anteriores con miras a su posible revisión, sustitución o supresión;*

Antecedentes

Se examinarán.

Medidas que han de adoptarse:

- no se ha identificado ninguna.

Postura preliminar de la OMI

La OMI ha estudiado las resoluciones y recomendaciones pertinentes y ha formulado observaciones sobre ellas, las cuales se reproducen en el anexo 2.

Punto 8.2 del orden del día

8.2 *recomendar al Consejo los puntos que han de incluirse en el orden del día de la próxima CMR, y formular opiniones sobre el orden del día preliminar de la conferencia subsiguiente y sobre los posibles órdenes del día de futuras conferencias, teniendo en cuenta la resolución 806 (CMR-07);*

Antecedentes

Se examinarán.

Medidas que han de adoptarse:

– no se ha identificado ninguna.

Postura preliminar de la OMI

Se examinará.

ANEXO 1

RECOMENDACIÓN UIT-R M.476-5

Equipos telegráficos de impresión directa en el servicio móvil marítimo*

(Cuestión UIT-R 5/8)

(1970-1974-1978-1982-1986-1995)

La OMI ya no la necesita y probablemente la comunidad marítima ya no la necesite tampoco.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.489-2

Características técnicas de los equipos de radiotelefonía de ondas métricas utilizados en el servicio móvil marítimo con una separación de 25 kHz entre canales adyacentes

(1974-1978-1995)

La OMI necesita esta recomendación para apoyar las prescripciones del capítulo IV del SOLAS en relación con el equipo que se debe llevar a bordo, y la necesita la comunidad marítima en general. Es probable que se siga necesitando en un futuro próximo.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.492-6

Procedimientos de explotación para la utilización de equipos telegráficos de impresión directa en el servicio móvil marítimo

(Cuestión UIT-R 5/8)

(1974-1978-1982-1986-1990-1992-1995)

En la actualidad la OMI la necesita para apoyar la prescripción del capítulo IV del Convenio SOLAS relacionada con el equipo de IDBE que ha de llevarse a bordo, aunque el sistema se utiliza muy poco.

* Se conserva esta recomendación a fin de suministrar información sobre el equipo existente, aunque probablemente se suprimirá en una fecha posterior. Los equipos nuevos deberán cumplir la recomendación UIT-R M.625, que dispone el intercambio de señales de identificación para el uso de señales de identificación del servicio móvil marítimo de nueve cifras y por razones de compatibilidad con el equipo existente instalado en cumplimiento de esta recomendación.

Nota de la Secretaría: Las referencias de la presente recomendación al Reglamento de Radiocomunicaciones se refieren a este Reglamento en su versión revisada por la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 1995. Estos elementos del Reglamento de Radiocomunicaciones entrarán en vigor el 1 de junio de 1998. Donde procede, también se incluyen entre corchetes las referencias equivalentes de la versión actual del Reglamento de Radiocomunicaciones.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.541-9

Procedimientos de explotación para la utilización de equipos de llamada selectiva digital en el servicio móvil marítimo

(Cuestión UIT-R 9/8)

(1978-1982-1986-1990-1992-1994-1995-1996-1997)

La OMI necesita esta recomendación y es probable que se siga necesitando en un futuro próximo.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.625-3

Equipos telegráficos de impresión directa que emplean la identificación automática en el servicio móvil marítimo**

(Cuestión UIT-R 5/8)

(1986-1990-1992-1995)

En la actualidad la OMI la necesita para apoyar la prescripción del capítulo IV del Convenio SOLAS relacionada con el equipo de IDBE que ha de llevarse a bordo, aunque este sistema se usa muy poco.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.690-1

Características técnicas de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) que funcionan con frecuencias portadoras de 121,5 MHz y 243 MHz

(Cuestión UIT-R 31/8)

(1990-1995)

La OMI la necesita para definir las características de la señal de radiorrecalada para la RLS satelitaria prescrita en el capítulo IV del Convenio SOLAS. Es probable que la comunidad marítima la siga utilizando durante cierto tiempo para las RLS y los dispositivos de hombre al agua. COSPAS-SARSAT prestará un servicio que detecta las señales de 121,5 MHz por satélite hasta 2009.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1171

Procedimientos de radiotelefonía en el servicio móvil marítimo

(1995)

La OMI y la comunidad marítima la necesitan mientras que las estaciones costeras ofrezcan un servicio público de correspondencia. No obstante, el número de estas estaciones costeras va en descenso.

** Los equipos nuevos deberán cumplir la presente Recomendación, que asegura la compatibilidad con el equipo existente construido de conformidad con la Recomendación UIT-R M.476.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1172

Abreviaturas y señales diversas que habrán de utilizarse para las radiocomunicaciones en el servicio móvil marítimo

(1995)

La OMI ya no la necesita, dado que utiliza las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas, pero la comunidad marítima sí la necesita.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1173

Características técnicas de los transmisores de banda lateral única utilizados para la radiotelefonía en el servicio móvil marítimo, en las bandas comprendidas entre 1 606,5 kHz (1 605 kHz en la Región 2) y 4 000 kHz y entre 4 000 kHz y 27 500 kHz

(1995)

Tanto la OMI como la comunidad marítima la necesitan, y es probable que la sigan necesitando en un futuro próximo.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1174-2

Características técnicas de los equipos utilizados para las comunicaciones a bordo de barcos en las bandas de frecuencias comprendidas entre 450 y 470 MHz

(1995-1998)

Necesaria para la comunidad marítima y útil para la OMI.

RECOMENDACIÓN UIT-R M.1638

Características y criterios de protección de los radares de radiolocalización, radionavegación aeronáutica y meteorológicos que funcionan en las bandas de frecuencia entre 5 250 y 5 850 MHz

(2003)

La OMI no la necesita, pero es posible que la comunidad marítima la precise en los casos en los que se utilicen radares en esta banda.

ANEXO 2

RESOLUCIÓN 13 (Rev.CMR-97)

Formación de los distintivos de llamada y atribución de nuevas series internacionales

Mantener.

RESOLUCIÓN 18 (Rev.CMR-07)

Relativa al procedimiento que ha de utilizarse para identificar y anunciar la posición de los barcos y aeronaves de Estados que no sean partes en un conflicto armado

Mantener.

RESOLUCIÓN 205 (Rev.Mob-87)

Protección de la banda 406-406,1 MHz atribuida al servicio móvil por satélite

Mantener.

RESOLUCIÓN 207 (Rev.CMR-03)

Medidas para hacer frente a la utilización no autorizada de frecuencias en las bandas atribuidas al servicio móvil marítimo y al servicio móvil aeronáutico (R) y a las interferencias causadas a las mismas

Mantener.

RESOLUCIÓN 222 (Rev.CMR-07)

Utilización de las bandas 1 525-1 559 MHz y 1 626,5-1 660,5 MHz por el servicio móvil por satélite

Se estudiará en el ámbito del punto 1.7 del orden del día.

RESOLUCIÓN 331 (Rev.CMR-07)

Transición al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)

Mantener, tomando nota de que la OMI ha informado al UIT-R de los cambios.

RESOLUCIÓN 339 (Rev.CMR-07)

Coordinación de los servicios NAVTEX

Mantener.

RESOLUCIÓN 342 (Rev.CMR-2000)

Nuevas tecnologías para mejorar la eficacia de utilización de la banda 156-174 MHz por las estaciones del servicio móvil marítimo

Mantener.

RESOLUCIÓN 343 (CMR-97)

Certificación marítima para el personal de estaciones de barco y de estaciones terrenas de barco que no están provistas obligatoriamente de equipos de radiocomunicaciones

Se debe mantener para garantizar el funcionamiento común entre los buques regidos por los convenios y los que no lo están.

RESOLUCIÓN 344 (Rev.CMR-03)

Agotamiento del recurso de numeración de identidades en el servicio móvil marítimo

Mantener y volver a examinarla en 2015, dado que, en la actualidad, no hay indicios de que haya una falta de ISMM.

RESOLUCIÓN 345 (CMR-97)

Funcionamiento de los equipos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos y asignación de identidades del servicio móvil marítimo en barcos dotados voluntariamente de dichos equipos

Se debe revisar. Se ha aplicado el resuelve 1 en toda la resolución 340. El resuelve 2 se ha aplicado en las resoluciones 340, 344 y en el punto 1.16 del orden del día. En los resuelve 2 y 3, la resolución 344 ha eliminado el papel del UIT-T.

RESOLUCIÓN 349 (CMR-97)

Procedimientos operativos para cancelar falsas alertas de socorro en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos

Mantener.

RESOLUCIÓN 351 (Rev.CMR-07)

Revisión de las disposiciones de las frecuencias y los canales en las bandas atribuidas al servicio móvil marítimo en ondas hectométricas y ondas decamétricas con objeto de mejorar la eficacia mediante la consideración del empleo de nueva tecnología digital por el servicio móvil marítimo

Tema del punto 1.9 del orden del día.

RESOLUCIÓN 352 (CMR-03)

Utilización de las frecuencias portadoras 12 290 kHz y 16 420 kHz para llamadas relacionadas con la seguridad hacia los centros de coordinación de salvamento y desde éstos

Mantener.

RESOLUCIÓN 354 (CMR-07)

Procedimientos de radiotelefonía de socorro y seguridad a 2 182 kHz

AÑADIR.

RESOLUCIÓN 355 (CMR-07)

Contenido, formatos y periodicidad de las Publicaciones de Servicio relativas al servicio marítimo

AÑADIR.

RESOLUCIÓN 356 (CMR-07)

Registro de la UIT sobre información del servicio marítimo

AÑADIR.

RESOLUCIÓN 357 (CMR-07)

Examen de disposiciones reglamentarias y atribuciones de espectro para uso de sistemas de seguridad marítima mejorados destinados a barcos e instalaciones portuarias

AÑADIR.

RESOLUCIÓN 611 (CMR-07)

**Utilización de partes de la banda de ondas métricas
por el servicio de radiolocalización**

AÑADIR.

RESOLUCIÓN 612 (CMR-07)

**Utilización del servicio de radiolocalización entre 3 y 50 MHz
para prestar apoyo al funcionamiento de los radares
oceanográficos en ondas decamétricas**

AÑADIR.

RECOMENDACIÓN 7 (Rev.CMR-97)

**Adopción de formularios normalizados para las licencias de las estaciones
de barco y estaciones terrenas de barco, estaciones de aeronave
y estaciones terrenas de aeronave**

Mantener.

RECOMENDACIÓN 37 (CMR-03)

**Procedimientos operacionales para la utilización de las
estaciones terrenas a bordo de barcos (ESV)**

Mantener.

RECOMENDACIÓN 316 (Rev.Mob-87)

**Uso de estaciones terrenas de barcos en los puertos
y otras aguas bajo jurisdicción nacional**

Mantener.

ANEXO 7**DECLARACIÓN DE COORDINACIÓN PARA EL GRUPO DE TRABAJO
5B DEL UIT-R****IMPLANTACIÓN DE LA RESOLUCIÓN 355 (CMR-07)
SOBRE EL MANUAL MARÍTIMO**

La OMI ha examinado la declaración de coordinación del Grupo de trabajo 5B del UIT-R relativa a la implantación de la resolución 355 (CMR-07) sobre el Manual Marítimo. La OMI ha considerado la implantación de la resolución 355 (CMR-07) que trata del contenido, formatos y periodicidad de las Publicaciones de Servicio de la UIT relativas al servicio marítimo.

La OMI ha tomado nota de los progresos realizados en la revisión del Manual Marítimo y ha apoyado las conclusiones preliminares de la labor llevada a cabo hasta la fecha, así como la posible nueva estructura propuesta para el volumen 1 del nuevo Manual Marítimo que se describe en el documento COMSAR 13/4/7, en el que figura también la declaración de coordinación citada anteriormente.

Dado que el Manual Marítimo es utilizado actualmente por dos grupos de usuarios (marinos a bordo de los buques por una parte y Administraciones, centros docentes y otros reguladores por otra parte), la reunión también podría aceptar que el futuro Manual Marítimo tenga dos volúmenes.

La OMI tomó nota de que el UIT-R debería terminar esta labor, resultante de la resolución 355, para la segunda mitad de 2010, y de que todavía quedaba mucho por hacer. También se llegó a la conclusión de que en la fase de elaboración del nuevo volumen 1, que se concibe como un manual práctico de a bordo, uno de los factores clave para el éxito de la labor sería tener una visión clara de las necesidades de los futuros usuarios del Manual. A fin de disponer a tiempo de esa información para que el Grupo de trabajo 5B del UIT-R la examine se invitó a los Gobiernos Miembros de la OMI y a otras organizaciones marítimas a que lleven a cabo las consultas necesarias y remitan el resultado de éstas a dicho Grupo lo antes posible.

La OMI invita al Grupo de trabajo 5B del UIT-R a que tome nota de la información facilitada y agradecería que se le mantuviera informado de los progresos realizados en esta labor.

ANEXO 8

MANDATO DEL GRUPO MIXTO DE EXPERTOS OMI/UIT EN CUESTIONES DE RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS

Objetivo

Elaborar las futuras prescripciones relativas a las radiocomunicaciones marítimas, teniendo en cuenta las necesidades operacionales definidas por la OMI y las necesidades normativas definidas por la UIT.

Estructura

Se constituirá un grupo de expertos integrado por personas que participan en la labor de la OMI y de la UIT y que representen distintas posturas.

Puntos de contacto:

Secretaría de la OMI – Sr. H. van der Graaf
Secretaría de la UIT – Sr. K. Bogens

Las Secretarías se mantendrán en contacto entre sí y con las Administraciones interesadas para determinar la composición óptima del Grupo por lo que respecta a la representación de los diversos intereses, la distribución geográfica y la eficacia de la labor. La OMI está dispuesta a proporcionar el coordinador del Grupo.

Mandato

- 1 Seguir elaborando el anteproyecto de postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la CMR-11 que guardan relación con cuestiones de interés para los servicios marítimos, utilizando el anexo pertinente del documento COMSAR 13/14 como punto de partida y haciendo especial hincapié en:
 - .1 la revisión de las frecuencias y la disposición de canales del Apéndice 17;
 - .2 las necesidades en materia de frecuencias con respecto al funcionamiento de los sistemas de seguridad y protección para las embarcaciones y los puertos;
 - .3 los aspectos de implantación de las resoluciones pertinentes de la CMR-07; y
 - .4 futuros puntos del orden del día de la CMR sobre cuestiones marítimas.
- 2 Preparar ponencias para los Grupos de trabajo 4C y 5B del UIT-R y otros grupos de trabajo del UIT-R, cuando se considere necesario, sobre cuestiones de interés especial para el servicio marítimo.

- 3 Formular observaciones respecto de la labor realizada por el Grupo de trabajo 5B sobre la implantación de la resolución 355 (CMR-07) sobre el Manual Marítimo.

Método de trabajo propuesto

Reunirse en la sede de la OMI en Londres del 23 al 25 de junio de 2009 para:

- .1 examinar los resultados de los Grupos de trabajo 4C y 5B y el COMSAR 13;
- .2 preparar ponencias para el Grupo de trabajo 4C del UIT-R (31 de agosto a 9 de septiembre de 2009) y el Grupo de trabajo 5B (23 de noviembre a 4 de diciembre de 2009) y otros grupos de trabajo del UIT-R, cuando se considere necesario; y
- .3 seguir elaborando el anteproyecto de postura de la OMI sobre los puntos del orden del día de la CMR-11 que guardan relación con cuestiones de interés para los servicios marítimos, para su ultimación en el COMSAR 14.

Llevar a cabo la labor por correspondencia y reunirse de nuevo si es necesario.

ANEXO 9**MANDATO Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DE LA 16ª REUNIÓN DEL GRUPO MIXTO DE TRABAJO OACI/OMI****MANDATO**

- 1 El presente Grupo mixto de trabajo (JWG) 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 prestar los servicios de apoyo en las reuniones.
- 3 Las invitaciones para participar en el Grupo mixto serán enviadas tanto por la OMI como por la OACI a sus respectivos Estados Miembros y Contratantes.
- 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 DE LA JWG 16

- 1 Adopción del orden del día
- 2 Decisiones de la OACI y de los órganos de la OMI que guardan relación con la labor del Grupo mixto de trabajo, por ejemplo:
 - *informe sobre los resultados del COMSAR 13, el MSC 85 y el MSC 86; y*
 - *informe sobre los resultados de las actividades de la OACI.*
- 3 Disposiciones de los convenios, planes, manuales y otros documentos que guardan relación con la búsqueda y salvamento, por ejemplo:
 - *estado jurídico del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos y del anexo 12 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;*
 - *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;*
 - *informe sobre los avances de la Comisión de Aeronavegación y de las disposiciones relativas al equipo aerotransportado para los sistemas de alerta de búsqueda y salvamento para la aviación civil; y*
 - *enmiendas al Manual IAMSAR, especialmente para promover y facilitar su uso por las instituciones de formación.*
- 4 Principios operacionales, procedimientos y técnicas de búsqueda y salvamento, por ejemplo:
 - *elaboración de orientaciones prácticas para montar operaciones de salvamento seguras y eficaces, teniendo en cuenta experiencias anteriores con UAS;*
 - *operaciones de salvamento en gran escala, habida cuenta de la experiencia adquirida en grandes catástrofes;*
 - *asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento;*
 - *efectos de las medidas destinadas a incrementar la protección marítima y aeronáutica sobre los servicios de búsqueda y salvamento, en particular efectos de la implantación del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT); y*
 - *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, por ejemplo:
 - *base de datos regional de búsqueda y salvamento (proveedores de datos de búsqueda y salvamento, medios);*

- *elaboración de directrices para la organización de la búsqueda y salvamento a nivel subregional;*
 - *garantía de calidad, mejora, evaluación de necesidades, gestión de riesgos (incluida la organización subregional) y asignación de recursos;*
 - *establecimiento y funcionamiento del "Fondo internacional de búsqueda y salvamento"; y*
 - *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, por ejemplo:
- *establecimiento de los RCC y, en particular, de JRCC; y*
 - *situación del SIA y sistemas conexos utilizados para búsqueda y salvamento aeronáuticos y marítimos.*
- 7 Comunicaciones de búsqueda y salvamento, por ejemplo:
- *situación del SMSSM;*
 - *situación de los sistemas de comunicaciones aeronáuticas para fines de socorro y de búsqueda y salvamento;*
 - *situación del sistema de Cospas-Sarsat;*
 - *tendencias futuras en las comunicaciones de búsqueda y salvamento; y*
 - *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, por ejemplo:
- *elaboración de títulos de operador de RCC; y*
 - *elaboración de cursos conjuntos sobre búsqueda y salvamento basados en el Manual IAMSAR.*
- 9 Otros asuntos
- 10 Proyecto de mandato y orden del día provisional de la JWG 17
- 11 Informes para la OACI y el Subcomité COMSAR

ANEXO 10

CIRCULAR COMSAR

MENSAJES DEL SIA RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD

1 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR) examinó, en su 13º periodo de sesiones (19 a 23 de enero de 2009), los mensajes del SIA relacionados con la seguridad y su idoneidad para ser utilizados con fines de socorro, y acordó publicar la presente circular, en la que se describen las limitaciones de los mensajes de socorro de texto preconfigurados para indicar una situación de peligro.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan el presente anexo en conocimiento de los navegantes y, si resulta posible, de los fabricantes y/o usuarios del SIA.

ANEXO

UTILIZACIÓN DE MENSAJES DEL SIA RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD EN SITUACIONES DE PELIGRO

1 En las normas del SIA se prevé la función de mensajes de texto relacionados con la seguridad en los dispositivos de Clase A, con carácter prescriptivo, y en los dispositivos de Clase B, con carácter opcional. En caso de que los dispositivos de Clase B permitan la difusión de mensajes relacionados con la seguridad, tal difusión sólo puede llevarse a cabo mediante mensajes preconfigurados. Algunos modelos del SIA proporcionan mensajes relacionados con la seguridad preconfigurados que contienen información de alerta de socorro.

2 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento tomó nota de varias limitaciones y preocupaciones respecto de la capacidad de esos mensajes relacionados con la seguridad para mitigar las situaciones de peligro, que incluyen, entre otras, las siguientes:

- .1 los mensajes de texto del SIA no forman parte del SMSSM. Su utilización para comunicaciones de socorro no está reconocida a nivel internacional;
- .2 no hay ninguna infraestructura de difusión de alertas o de búsqueda y salvamento conexa que incluya las transmisiones de mensajes de socorro mediante el SIA;
- .3 hay un número limitado de receptores en tierra. Aunque algunas Administraciones han instalado infraestructuras en tierra para recibir las señales del SIA, esas instalaciones no incluyen necesariamente medios para recibir mensajes de seguridad. Incluso en el caso de que existan medios para recibir tales mensajes, los mensajes con información de socorro preformateada podrían no ser reconocidos ni tratados como tales;
- .4 los dispositivos no permiten la repetición automática de un alerta. Los mensajes de seguridad del SIA se transmiten solamente una vez y si se produce la corrupción o una interferencia de la señal en la transmisión, una situación que no es rara en el caso del SIA, el mensaje podría no recibirse;
- .5 no hay prescripciones de formación definidas. Incluso en el caso de que se recibiera un mensaje de socorro, su tratamiento podría no ser adecuado; y
- .6 no hay orden de prioridad de los mensajes. De hecho, la norma del SIA prescribe que en la transmisión de los mensajes relacionados con la seguridad se asigne a éstos la prioridad más baja.

3 Los navegantes deberían ser conscientes de las limitaciones de la utilización de los mensajes del SIA relacionados con la seguridad y de que es posible que las autoridades u otros navegantes no los reciban, no los reconozcan o no los tengan en cuenta.

4 Los mensajes relacionados con la seguridad transmitidos mediante el sistema SMSSM tienen una respuesta inmediata por parte de un MRCC, mientras que los mensajes relacionados con la seguridad transmitidos mediante el SIA pueden no ser recibidos por un sistema que disponga de escucha directa continua de las frecuencias. Por consiguiente, los mensajes iniciales relacionados con la seguridad deberían transmitirse mediante el sistema SMSSM si se requiere inmediatamente ayuda o rescate.

5 El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento opina que los dispositivos del SIA deberían diseñarse de manera que no puedan difundir un mensaje preconfigurado relacionado con la seguridad (de socorro o de otro tipo) y se recomienda que los fabricantes y/o usuarios del SIA eliminen todo mensaje preconfigurado del SIA relacionado con la seguridad que pueda utilizarse para indicar una situación de peligro.

ANEXO 11**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 [86º periodo de sesiones (27 de mayo a 5 de junio de 2009)], tras haber sido informado de que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) había aprobado las enmiendas al Manual IAMSAR elaboradas por el Grupo mixto de trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, y de que el Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (Subcomité COMSAR) las había refrendado en su 13º periodo de sesiones (19 a 23 de enero de 2009), aprobó las enmiendas adjuntas de conformidad con el procedimiento establecido en la resolución A.894(21).

2 El Comité decidió que las enmiendas empiecen a aplicarse el [1 de junio de 2010].

ANEXO

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL MANUAL IAMSAR – VOLUMEN II

Apéndice B – Formato de los mensajes

- Sustituir todos los ejemplos presentados en las páginas B-3 a B-12 por los ejemplos siguientes;
- Eliminar la página B-15 (formato de Inmarsat-E); y
- Renumerar las páginas.

<u>SAMPLE 406 MHz INITIAL ENCODED POSITION ALERT (STANDARD LOCATION – EPIRB: SERIAL NUMBER)</u>	<u>EJEMPLO DE ALERTA INICIAL DE POSICIÓN CODIFICADA EN 406 MHz (UBICACIÓN ESTÁNDAR – RLS: NÚMERO DE SERIE)</u>
<u>1. DISTRESS COSPAS-SARSAT INITIAL ALERT</u>	<u>1. ALERTA INICIAL DE SOCORRO DE COSPAS-SARSAT</u>
<u>2. MSG NO: 00306 AUMCC REF: 12345</u>	<u>2. MENSAJE N° 00306 AUMCC REF 12345</u>
<u>3. DETECTED AT: 17 APR 07 1627 UTC BY GOES 11</u>	<u>3. DETECTADA 17 ABR 07 16 27 UTC POR GOES 11</u>
<u>4. DETECTION FREQUENCY: 406.0250 MHz</u>	<u>4. FRECUENCIA DE DETECCIÓN 406.0250 MHz</u>
<u>5. COUNTRY OF BEACON REGISTRATION: 316/ CANADA</u>	<u>5. PAÍS DE REGISTRO DE LA BALIZA 316/ CANADÁ</u>
<u>6. USER CLASS: STANDARD LOCATION - EPIRB SERIAL NO: 05918</u>	<u>6. TIPO DE USUARIO: UBICACIÓN ESTÁNDAR – RLS N° DE SERIE: 05918</u>
<u>7. EMERGENCY CODE: NIL</u>	<u>7. CÓDIGO DE EMERGENCIA: NINGUNO</u>
<u>8. POSITIONS:</u> <u>RESOLVED – NIL</u> <u>DOPPLER A – NIL</u> <u>DOPPLER B – NIL</u> <u>ENCODED – 05 00 00 S 178 00 00 E</u> <u>TIME OF UPDATE UNKNOWN</u>	<u>8. POSICIONES:</u> <u>DETERMINADA: NINGUNA</u> <u>DOPPLER A: NINGUNA</u> <u>DOPPLER B: NINGUNA</u> <u>CODIFICADA: 05 00 00S 178 00 00E HORA DE ACTUALIZACIÓN DESCONOCIDA</u>
<u>9. ENCODED POSITION PROVIDED BY: EXTERNAL DEVICE</u>	<u>9. POSICIÓN CODIFICADA PROPORCIONADA POR DISPOSITIVO EXTERNO</u>
<u>10. NEXT PASS TIMES:</u> <u>RESOLVED – NIL</u> <u>DOPPLER A – NIL</u> <u>DOPPLER B – NIL</u> <u>ENCODED – NIL</u>	<u>10. PRÓXIMAS HORAS DE PASADA:</u> <u>DETERMINADA: NINGUNA</u> <u>DOPPLER A: NINGUNA</u> <u>DOPPLER B: NINGUNA</u> <u>CODIFICADO: NINGUNA</u>
<u>11. HEX ID: 278C362E3CFFBFF HOMING SIGNAL: 121.5 MHz</u>	<u>11. IDENTIFICACIÓN HEXADECIMAL 278C362E3CFFBFF SEÑAL DE RECALADA 121.5 MHz</u>

<p>12. <u>ACTIVATION TYPE: NIL</u></p> <p>13. <u>BEACON NUMBER ON AIRCRAFT OR VESSEL: NIL</u></p> <p>14. <u>OTHER ENCODED INFORMATION:</u> <u>CSTA CERTIFICATE NO: 0108</u> <u>BEACON MODEL – ACR, RLB-33</u> <u>ENCODED POSITION UNCERTAINTY:</u> <u>PLUS-MINUS 30 MINUTES OF</u> <u>LATITUDE AND LONGITUDE</u></p> <p>15. <u>OPERATIONAL INFORMATION:</u> <u>LUT ID: NZGEO1 WELLINGTON</u> <u>GEOLUT, NEW ZEALAND (GOES 11)</u> <u>BEACON REGISTRATION AT [CMCC]</u></p> <p>16. <u>REMARKS: NIL</u></p>	<p>12. <u>TIPO DE ACTIVACIÓN: NINGUNO</u></p> <p>13. <u>Nº DE BALIZA EN AERONAVE O BUQUE: NINGUNO</u></p> <p>14. <u>OTRA INFORMACIÓN CODIFICADA:</u> <u>Nº DE CERTIFICADO CSTA: 0108</u> <u>MODELO DE BALIZA: ACR, RLB-33</u></p> <p><u>INCERTIDUMBRE SOBRE LA POSICIÓN</u> <u>CODIFICADA: MÁS-MENOS 30 MINUTOS</u> <u>DE LATITUD Y LONGITUD</u></p> <p>15. <u>INFORMACIÓN OPERACIONAL:</u> <u>IDENTIDAD DEL TLU: NZGEO1 WELLINGTON</u> <u>GEOLUT, NUEVA ZELANDIA (GOES 11)</u> <u>REGISTRO DE LA BALIZA EN [CMCC]</u></p> <p>16. <u>OBSERVACIONES: NINGUNA</u></p>
<p><u>END OF MESSAGE</u></p>	<p><u>FIN DEL MENSAJE</u></p>
<p><u>SAMPLE 406 MHz UNLOCATED ALERT</u> <u>(NATIONAL LOCATION – ELT)</u></p>	<p><u>EJEMPLO DE ALERTA NO LOCALIZADA EN 406</u> <u>MHz</u> <u>(UBICACIÓN NACIONAL – TLS)</u></p>
<p>1. <u>DISTRESS COSPAS-SARSAT ALERT</u></p> <p>2. <u>MSG NO: 00141 SPMCC REF: 12345</u></p> <p>3. <u>DETECTED AT: 21 FEB 07 0646 UTC BY MSG-2</u></p> <p>4. <u>DETECTION FREQUENCY: 406.0249 MHz</u></p> <p>5. <u>COUNTRY OF BEACON REGISTRATION: 408/BAHRAIN</u></p> <p>6. <u>USER CLASS: NATIONAL LOCATION – ELT</u> <u>SERIAL NO: 000006</u></p> <p>7. <u>EMERGENCY CODE: NIL</u></p> <p>8. <u>POSITIONS:</u> <u>RESOLVED – NIL</u> <u>DOPPLER A – NIL</u> <u>DOPPLER B – NIL</u> <u>ENCODED – NIL UPDATE TIME</u> <u>UNKNOWN</u></p> <p>9. <u>ENCODED POSITION PROVIDED BY: EXTERNAL DEVICE</u></p> <p>10. <u>NEXT PASS TIMES:</u> <u>RESOLVED – NIL</u> <u>DOPPLER A – NIL</u> <u>DOPPLER B – NIL</u> <u>ENCODED – NIL</u></p>	<p>1. <u>ALERTA DE SOCORRO COSPAS-SARSAT</u></p> <p>2. <u>MENSAJE Nº 00141 SPMCC REF 12345</u></p> <p>3. <u>DETECTADA 21 FEB 07 06 46 UTC POR MSG-2</u></p> <p>4. <u>FRECUENCIA DE DETECCIÓN 406,0249 MHz</u></p> <p>5. <u>PAÍS DE REGISTRO DE LA BALIZA 408/BAHRAIN</u></p> <p>6. <u>TIPO DE USUARIO: UBICACIÓN NACIONAL – TLS</u> <u>Nº DE SERIE: 000006</u></p> <p>7. <u>CÓDIGO DE EMERGENCIA: NINGUNO</u></p> <p>8. <u>POSICIONES:</u> <u>DETERMINADA: NINGUNA</u> <u>DOPPLER A: NINGUNA</u> <u>DOPPLER B: NINGUNA</u> <u>CODIFICADO: NINGUNA HORA DE</u> <u>ACTUALIZACIÓN DESCONOCIDA</u></p> <p>9. <u>POSICIÓN CODIFICADA PROPORCIONADA POR DISPOSITIVO EXTERNO</u></p> <p>10. <u>PRÓXIMAS HORAS DE PASADA:</u> <u>DETERMINADA: NINGUNA</u> <u>DOPPLER A: NINGUNA</u> <u>DOPPLER B: NINGUNA</u> <u>CODIFICADO: NINGUNA</u></p>

<p>11. <u>HEX ID: 33100033F81FE0 HOMING SIGNAL: 121.5 MHZ</u></p> <p>12. <u>ACTIVATION TYPE: NIL</u></p> <p>13. <u>BEACON NUMBER ON AIRCRAFT OR VESSEL: NIL</u></p> <p>14. <u>OTHER ENCODED INFORMATION: NIL</u></p> <p>15. <u>OPERATIONAL INFORMATION: BEACON REGISTRATION AT WWW.406REGISTRATION.COM</u></p> <p>16. <u>REMARKS: NIL</u></p> <p><u>END OF MESSAGE</u></p> <p><u>SAMPLE 406 MHz RESOLVED POSITION ALERT (NATIONAL LOCATION – PLB)</u></p> <p>1. <u>DISTRESS COSPAS-SARSAT POSITION RESOLVED ALERT</u></p> <p>2. <u>MSG NO: 00812 AUMCC REF: 2DD747073F81FE0</u></p> <p>3. <u>DETECTED AT: 28 APR 07 0920 UTC BY SARSAT S11</u></p> <p>4. <u>DETECTION FREQUENCY: 406.0278 MHz</u></p> <p>5. <u>COUNTRY OF BEACON REGISTRATION: 366/ USA</u></p> <p>6. <u>USER CLASS: NATIONAL LOCATION – PLB SERIAL NO: 167438</u></p> <p>7. <u>EMERGENCY CODE: NIL</u></p> <p>8. <u>POSITIONS:</u> <u>RESOLVED – 33 27 N 038 56 E</u> <u>DOPPLER A – 33 27 N 038 56 E</u> <u>DOPPLER B – NIL</u> <u>ENCODED – 33 25 56 N 038 55 40 E</u> <u>UPDATE TIME WITHIN 4 HOURS OF DETECTION TIME</u></p> <p>9. <u>ENCODED POSITION PROVIDED BY: INTERNAL DEVICE</u></p> <p>10. <u>NEXT PASS TIMES:</u> <u>RESOLVED – NIL</u> <u>DOPPLER A – NIL</u> <u>DOPPLER B – NIL</u> <u>ENCODED – NIL</u></p>	<p>11. <u>IDENTIFICACIÓN HEXADECIMAL 33100033F81FE0 SEÑAL DE RECALADA 121.5 MHZ</u></p> <p>12. <u>TIPO DE ACTIVACIÓN: NINGUNO</u></p> <p>13. <u>Nº DE BALIZA EN AERONAVE O BUQUE: NINGUNO</u></p> <p>14. <u>OTRA INFORMACIÓN CODIFICADA: NINGUNA</u></p> <p>15. <u>INFORMACIÓN OPERACIONAL: REGISTRO DE LA BALIZA EN WWW.406REGISTRATION.COM</u></p> <p>16. <u>OBSERVACIONES: NINGUNA</u></p> <p><u>FIN DEL MENSAJE</u></p> <p><u>EJEMPLO DE ALERTA DE POSICIÓN DETERMINADA EN 406 MHz (UBICACIÓN NACIONAL – RLP)</u></p> <p>1. <u>ALERTA DE SOCORRO COSPAS-SARSAT DE POSICIÓN DETERMINADA</u></p> <p>2. <u>MENSAJE Nº 00812 AUMCC REF 2DD747073F81FE0</u></p> <p>3. <u>DETECTADA 28 ABR 07 09 20 UTC POR SARSAT S11</u></p> <p>4. <u>FRECUENCIA DE DETECCIÓN 406.0278 MHz</u></p> <p>5. <u>PAÍS DE REGISTRO DE LA BALIZA 366/ EE.UU.</u></p> <p>6. <u>TIPO DE USUARIO: UBICACIÓN NACIONAL – RLP</u> <u>Nº DE SERIE: 167438</u></p> <p>7. <u>CÓDIGO DE EMERGENCIA: NINGUNO</u></p> <p>8. <u>POSICIONES:</u> <u>DETERMINADA: 33 27N 038 56E</u> <u>DOPPLER A: 33 27N 038 56E</u> <u>DOPPLER B: NINGUNA</u> <u>CODIFICADO: 33 25 56N 038 55 40E</u> <u>HORA DE ACTUALIZACIÓN DENTRO DE LAS 4 HORAS SIGUIENTES A LA HORA DE DETECCIÓN</u></p> <p>9. <u>POSICIÓN CODIFICADA PROPORCIONADA POR DISPOSITIVO INTERNO</u></p> <p>10. <u>PRÓXIMAS HORAS DE PASADA:</u> <u>DETERMINADA: NINGUNA</u> <u>DOPPLER A: NINGUNA</u> <u>DOPPLER B: NINGUNA</u> <u>CODIFICADO: NINGUNA</u></p>
---	---

11. <u>HEX ID: 2DD747073F81FE0 HOMING SIGNAL: 121.5 MHZ</u>	11. <u>IDENTIFICACIÓN HEXADECIMAL 2DD747073F81FE0 SEÑAL DE RECALADA 121,5 MHZ</u>
12. <u>ACTIVATION TYPE: NIL</u>	12. <u>TIPO DE ACTIVACIÓN: NINGUNO</u>
13. <u>BEACON NUMBER ON AIRCRAFT OR VESSEL: NIL</u>	13. <u>Nº DE BALIZA EN AERONAVE O BUQUE: NINGUNO</u>
14. <u>OTHER ENCODED INFORMATION: NIL</u>	14. <u>OTRA INFORMACIÓN CODIFICADA: NINGUNA</u>
15. <u>OPERATIONAL INFORMATION: LUT ID: FRLUT2 TOULOUSE, FRANCE</u>	15. <u>INFORMACIÓN OPERACIONAL: IDENTIDAD DEL TLU: FRLUT2 TOULOUSE, FRANCIA</u>
16. <u>REMARKS: NIL</u>	16. <u>OBSERVACIONES: NINGUNA</u>
<u>END OF MESSAGE</u>	<u>FIN DEL MENSAJE</u>
<u>SAMPLE 406 MHz INITIAL POSITION ALERT (STANDARD LOCATION – ELT: 24-BIT ADDRESS)</u>	<u>EJEMPLO DE ALERTA DE POSICIÓN INICIAL EN 406 MHz (UBICACIÓN ESTÁNDAR – TLS: DIRECCIÓN DE 24 BITS)</u>
1. <u>DISTRESS COSPAS-SARSAT INITIAL ALERT</u>	1. <u>ALERTA INICIAL DE SOCORRO COSPAS-SARSAT</u>
2. <u>MSG NO: 00741 AUMCC REF: 3266E2019CFFBFF</u>	2. <u>MENSAJE Nº 00741 AUMCC REF: 3266E2019CFFBFF</u>
3. <u>DETECTED AT: 22 APR 07 0912 UTC BY SARSAT S10</u>	3. <u>DETECTADA 22 ABR 07 09 12 UTC POR SARSAT S10</u>
4. <u>DETECTION FREQUENCY: 406.0247 MHz</u>	4. <u>FRECUENCIA DE DETECCIÓN: 406,0247 MHz</u>
5. <u>COUNTRY OF BEACON REGISTRATION: 403/ SAUDI</u>	5. <u>PAÍS DE REGISTRO DE LA BALIZA 403/ SAUDI</u>
6. <u>USER CLASS: STANDARD LOCATION – ELT AIRCRAFT 24 BIT ADDRESS: 7100CE</u>	6. <u>TIPO DE USUARIO: UBICACIÓN ESTÁNDAR – TLS DIRECCIÓN DE 24 BITS DE LA AERONAVE: 7100CE</u>
7. <u>EMERGENCY CODE: NIL</u>	7. <u>CÓDIGO DE EMERGENCIA: NINGUNO</u>
8. <u>POSITIONS: RESOLVED –NIL DOPPLER A – 32 49 N 081 54 E PROB 69 PERCENT DOPPLER B – 24 18 N 041 18 E PROB 31 PERCENT ENCODED – NIL UPDATE TIME UNKNOWN</u>	8. <u>POSICIONES: DETERMINADA: NINGUNA DOPPLER A: 32 49 N 081 54 E PROB 69 POR CIENTO DOPPLER B: 24 18 N 041 18 E PROB 31 POR CIENTO CODIFICADA: NINGUNA HORA DE ACTUALIZACIÓN DESCONOCIDA</u>
9. <u>ENCODED POSITION PROVIDED BY: EXTERNAL DEVICE</u>	9. <u>POSICIÓN CODIFICADA PROPORCIONADA POR DISPOSITIVO EXTERNO</u>

<p>10. <u>NEXT PASS TIMES:</u> <u>RESOLVED – NIL</u> <u>DOPPLER A – NIL</u> <u>DOPPLER B – NIL</u> <u>ENCODED – NIL</u></p> <p>11. <u>HEX ID: 3266E2019CFFBFF HOMING SIGNAL: 121.5 MHZ</u></p> <p>12. <u>ACTIVATION TYPE: NIL</u></p> <p>13. <u>BEACON NUMBER ON AIRCRAFT OR VESSEL: NIL</u></p> <p>14. <u>OTHER ENCODED INFORMATION:</u> <u>AIRCRAFT 24-BIT ADDRESS</u> <u>ASSIGNED TO: SAUDI ARABIA</u></p> <p>15. <u>OPERATIONAL INFORMATION:</u> <u>LUT ID: INLUT1 BANGALORE, INDIA</u></p> <p>16. <u>REMARKS: NIL</u></p>	<p>10. <u>PRÓXIMAS HORAS DE PASADA:</u> <u>DETERMINADA: NINGUNA</u> <u>DOPPLER A: NINGUNA</u> <u>DOPPLER B: NINGUNA</u> <u>CODIFICADA: NINGUNA</u></p> <p>11. <u>IDENTIFICACIÓN HEXADECIMAL 3266E2019CFFBFF SEÑAL DE RECALADA 121,5 MHZ</u></p> <p>12. <u>TIPO DE ACTIVACIÓN: NINGUNA</u></p> <p>13. <u>Nº DE BALIZA EN AERONAVE O BUQUE: NINGUNO</u></p> <p>14. <u>OTRA INFORMACIÓN CODIFICADA:</u> <u>DIRECCIÓN DE 24 BITS DE LA AERONAVE ASIGNADA A ARABIA SAUDITA</u></p> <p>15. <u>INFORMACIÓN OPERACIONAL:</u> <u>IDENTIDAD DEL TLU: INLUT1 BANGALORE, INDIA</u></p> <p>16. <u>OBSERVACIONES: NINGUNA</u></p>
<p><u>END OF MESSAGE</u></p>	<p><u>FIN DEL MENSAJE</u></p>
<p><u>SAMPLE 406 MHz RESOLVED UPDATE POSITION ALERT (STANDARD LOCATION – SHIP SECURITY)</u></p>	<p><u>EJEMPLO DE ALERTA DE POSICIÓN DE ACTUALIZACIÓN DETERMINADA EN 406 MHz (UBICACIÓN ESTÁNDAR – SEGURIDAD DEL BARCO)</u></p>
<p>1. <u>SHIP SECURITY COSPAS-SARSAT POSITION RESOLVED UPDATE ALERT</u></p> <p>2. <u>MSG NO: 00192 AUMCC REF: 2AB82AF800FFBFF</u></p> <p>3. <u>DETECTED AT: 03 MAY 07 0853 UTC BY SARSAT S09</u></p> <p>4. <u>DETECTION FREQUENCY: 406.0276 MHz</u></p> <p>5. <u>COUNTRY OF BEACON REGISTRATION: 341/ST KITTS</u></p> <p>6. <u>USER CLASS: STANDARD LOCATION – SHIP SECURITY</u> <u>MMSI LAST 6 DIGITS: 088000</u></p> <p>7. <u>EMERGENCY CODE: NIL</u></p> <p>8. <u>POSITIONS:</u> <u>RESOLVED – 02 15 N 046 00 E</u> <u>DOPPLER A – 02 25 N 046 06 E</u> <u>DOPPLER B – NIL</u> <u>ENCODED – 01 54 24 N – 045 37 32 E</u> <u>UPDATE TIME UNKNOWN</u></p>	<p>1. <u>ALERTA DE ACTUALIZACIÓN DETERMINADA DE POSICIÓN COSPAS-SARSAT DE SEGURIDAD DE BARCO</u></p> <p>2. <u>MENSAJE Nº 00192 AUMCC REF 2AB82AF800FFBFF</u></p> <p>3. <u>DETECTADA 03 MAY 07 08 53 UTC POR SARSAT S09</u></p> <p>4. <u>FRECUENCIA DE DETECCIÓN 406,0276 MHz</u></p> <p>5. <u>PAÍS DE REGISTRO DE LA BALIZA 341/ST KITTS</u></p> <p>6. <u>TIPO DE USUARIO: UBICACIÓN ESTÁNDAR – SEGURIDAD DEL BUQUE</u> <u>ÚLTIMOS 6 DÍGITOS MMSI: 088000</u></p> <p>7. <u>CÓDIGO DE EMERGENCIA: NINGUNO</u></p> <p>8. <u>POSICIONES:</u> <u>DETERMINADA: 02 15N 046 00E</u> <u>DOPPLER A: 02 25N 046 06E</u> <u>DOPPLER B: NINGUNA</u> <u>CODIFICADA: 01 54 24N - 045 37 32E HORA DE ACTUALIZACIÓN DESCONOCIDA</u></p>

<p>9. <u>ENCODED POSITION PROVIDED BY: EXTERNAL DEVICE</u></p> <p>10. <u>NEXT PASS TIMES:</u> <u>RESOLVED – NIL</u> <u>DOPPLER A – NIL</u> <u>DOPPLER B – NIL</u> <u>ENCODED – NIL</u></p> <p>11. <u>HEX ID: 2AB82AF800FFBFF</u> <u>HOMING SIGNAL: OTHER (NOT 121.5 MHZ)</u> <u>OR NIL</u></p> <p>12. <u>ACTIVATION TYPE: NIL</u></p> <p>13. <u>BEACON NUMBER ON AIRCRAFT OR VESSEL: 00</u></p> <p>14. <u>OTHER ENCODED INFORMATION: NIL</u></p> <p>15. <u>OPERATIONAL INFORMATION:</u> <u>LUT ID: NZLUT WELLINGTON, NEW ZEALAND</u></p> <p>16. <u>REMARKS:</u> <u>THIS IS A SHIP SECURITY ALERT.</u> <u>PROCESS THIS ALERT ACCORDING</u> <u>TO RELEVANT SECURITY</u> <u>REQUIREMENTS</u></p>	<p>9. <u>POSICIÓN CODIFICADA PROPORCIONADA POR DISPOSITIVO EXTERNO</u></p> <p>10. <u>PRÓXIMAS HORAS DE PASADA:</u> <u>DETERMINADA: NINGUNA</u> <u>DOPPLER A: NINGUNA</u> <u>DOPPLER B: NINGUNA</u> <u>CODIFICADA: NINGUNA</u></p> <p>11. <u>IDENTIFICACIÓN HEXADECIMAL</u> <u>2AB82AF800FFBFF</u> <u>SEÑAL DE RECALADA: OTROS (NO 121.5</u> <u>MHZ) O NINGUNA</u></p> <p>12. <u>TIPO DE ACTIVACIÓN: NINGUNO</u></p> <p>13. <u>NÚMERO DE BALIZA EN AERONAVE O BUQUE: 00</u></p> <p>14. <u>OTRA INFORMACIÓN CODIFICADA:</u> <u>NINGUNA</u></p> <p>15. <u>INFORMACIÓN OPERACIONAL:</u> <u>IDENTIDAD DEL TLU: NZLUT</u> <u>WELLINGTON, NUEVA ZELANDA</u></p> <p>16. <u>OBSERVACIONES:</u> <u>ESTE ES UN ALERTA DE SEGURIDAD DEL</u> <u>BUQUE.</u> <u>PROCESAR ESTE ALERTA DE ACUERDO</u> <u>CON LAS PRESCRIPCIONES DE</u> <u>SEGURIDAD PERTINENTES</u></p>
<p><u>END OF MESSAGE</u></p> <p><u>SAMPLE 406 MHz INITIAL ALERT</u> <u>(SERIAL USER – EPIRB: NON-FLOAT FREE)</u></p> <p>1. <u>DISTRESS COSPAS-SARSAT INITIAL ALERT</u></p> <p>2. <u>MSG NO: 01087 AUMCC REF:</u> <u>ADCE402FA80028D</u></p> <p>3. <u>DETECTED AT: 20 MAY 07 1613 UTC BY</u> <u>SARSAT S08</u></p> <p>4. <u>DETECTION FREQUENCY: 406.0266 MHz</u></p> <p>5. <u>COUNTRY OF BEACON REGISTRATION: 366/ USA</u></p> <p>6. <u>USER CLASS: SERIAL USER – EPIRB (NON- FLOAT FREE)</u> <u>SERIAL NO: 0003050</u></p> <p>7. <u>EMERGENCY CODE: NIL</u></p>	<p><u>FIN DEL MENSAJE</u></p> <p><u>EJEMPLO DE ALERTA INICIAL EN 406 MHz</u> <u>(USUARIO DE SERIE – RLS: SIN ANEGADIZO)</u></p> <p>1. <u>ALERTA INICIAL DE SOCORRO DE COSPAS- SARSAT</u></p> <p>2. <u>MENSAJE N° 01087 AUMCC REF</u> <u>ADCE402FA80028D</u></p> <p>3. <u>DETECTADA EL 20 MAY 07 16 13 UTC POR</u> <u>SARSAT S08</u></p> <p>4. <u>FRECUENCIA DE DETECCIÓN: 406.0266 MHz</u></p> <p>5. <u>PAÍS DE REGISTRO DE LA BALIZA 366/ EE.UU.</u></p> <p>6. <u>TIPO DE USUARIO: USUARIO DE SERIE – RLS</u> <u>(SIN ANEGADIZO)</u> <u>N° DE SERIE: 0003050</u></p> <p>7. <u>CÓDIGO DE EMERGENCIA: NINGUNO</u></p>

<p>8. <u>POSITIONS:</u> <u>RESOLVED – NIL</u> <u>DOPPLER A – 36 38 S 168 58 E PROB</u> <u>50 PERCENT</u> <u>DOPPLER B – 36 39 S 169 01 E PROB</u> <u>50 PERCENT</u> <u>ENCODED – NIL</u></p> <p>9. <u>ENCODED POSITION PROVIDED BY: NIL</u></p> <p>10. <u>NEXT PASS TIMES:</u> <u>RESOLVED – NIL</u> <u>DOPPLER A – 21 MAY 07 0812 UTC</u> <u>DOPPLER B – 21 MAY 07 0812 UTC</u> <u>ENCODED – NIL</u></p> <p>11. <u>HEX ID: ADCE402FA80028D HOMING</u> <u>SIGNAL: 121.5 MHZ</u></p> <p>12. <u>ACTIVATION TYPE: MANUAL</u></p> <p>13. <u>BEACON NUMBER ON AIRCRAFT OR</u> <u>VESSEL: NIL</u></p> <p>14. <u>OTHER ENCODED INFORMATION:</u> <u>CSTA CERTIFICATE NO: 0163</u> <u>BEACON MODEL – MCMURDO LTD:</u> <u>G5 OR E5 SMARTFIND</u></p> <p>15. <u>OPERATIONAL INFORMATION:</u> <u>RELIABILITY OF DOPPLER</u> <u>POSITION DATA - SUSPECT</u> <u>LUT ID: AULUTW ALBANY,</u> <u>AUSTRALIA</u></p> <p>16. <u>REMARKS: NIL</u></p> <p><u>END OF MESSAGE</u></p> <p style="text-align: center;"><u>SAMPLE 406 MHz RESOLVED ALERT</u> <u>(ELT USER – AIRCRAFT REGISTRATION)</u></p> <p>1. <u>DISTRESS COSPAS-SARSAT POSITION</u> <u>RESOLVED ALERT</u></p> <p>2. <u>MSG NO: 00932 AUMCC REF:</u> <u>9D064BED62EAFE1</u></p> <p>3. <u>DETECTED AT: 10 MAY 07 0654 UTC BY</u> <u>SARSAT S11</u></p> <p>4. <u>DETECTION FREQUENCY: 406.0246 MHz</u></p> <p>5. <u>COUNTRY OF BEACON REGISTRATION: 232/</u> <u>G. BRITAIN</u></p>	<p>8. <u>POSICIONES:</u> <u>DETERMINADA: NINGUNA</u> <u>DOPPLER A: 36 38S 168 58E PROB 50 POR</u> <u>CIENTO</u> <u>DOPPLER B: 36 39S 169 01E PROB 50 POR</u> <u>CIENTO</u> <u>CODIFICADA: NINGUNA</u></p> <p>9. <u>POSICIÓN CODIFICADA PROPORCIONADA</u> <u>POR: NINGUNA</u></p> <p>10. <u>PRÓXIMAS HORAS DE PASADA:</u> <u>DETERMINADA: NINGUNA</u> <u>DOPPLER A: 21 MAY 07 08 12 UTC</u> <u>DOPPLER B: 21 MAY 07 08 12 UTC</u> <u>CODIFICADO: NINGUNA</u></p> <p>11. <u>IDENTIFICACIÓN HEXADECIMAL</u> <u>ADCE402FA80028D SEÑAL DE RECALADA 121.5</u> <u>MHZ</u></p> <p>12. <u>TIPO DE ACTIVACIÓN: MANUAL</u></p> <p>13. <u>NÚMERO DE BALIZA EN AERONAVE O</u> <u>BUQUE: NINGUNO</u></p> <p>14. <u>OTRA INFORMACIÓN CODIFICADA:</u> <u>Nº DE CERTIFICADO CSTA: 0163</u> <u>MODELO DE BALIZA - MCMURDO LTD: G5</u> <u>O E5 SMARTFIND</u></p> <p>15. <u>INFORMACIÓN OPERACIONAL:</u> <u>FIABILIDAD DE LOS DATOS DE POSICIÓN</u> <u>DEL DOPPLER - SOSPECHOSA</u> <u>IDENTIDAD DEL TLU: AULUTW ALBANY,</u> <u>AUSTRALIA</u></p> <p>16. <u>OBSERVACIONES: NINGUNA</u></p> <p><u>FIN DEL MENSAJE</u></p> <p style="text-align: center;"><u>EJEMPLO DE ALERTA DETERMINADA EN 406</u> <u>MHz</u> <u>(USUARIO TLS – REGISTRO DE AERONAVE)</u></p> <p>1. <u>ALERTA DE SOCORRO COSPAS-SARSAT DE</u> <u>POSICIÓN DETERMINADA</u></p> <p>2. <u>MENSAJE Nº 00932 AUMCC REF</u> <u>9D064BED62EAFE1</u></p> <p>3. <u>DETECTADA 10 MAY 07 06 54 UTC POR</u> <u>SARSAT S11</u></p> <p>4. <u>FRECUENCIA DE DETECCIÓN: 406.0246 MHz</u></p> <p>5. <u>PAÍS DE REGISTRO DE LA BALIZA 232/ G.</u> <u>BRETAÑA</u></p>
--	---

6. <u>USER CLASS: ELT USER</u> <u>AIRCRAFT REGISTRATION: VP-CGK</u>	6. <u>TIPO DE USUARIO: USUARIO TLS</u> <u>REGISTRO DE LA AERONAVE: VP-CGK</u>
7. <u>EMERGENCY CODE: NIL</u>	7. <u>CÓDIGO DE EMERGENCIA: NINGUNO</u>
8. <u>POSITIONS:</u> <u>RESOLVED – 25 13 N 055 22 E</u> <u>DOPPLER A – 25 17 N 055 23 E</u> <u>DOPPLER B – NIL</u> <u>ENCODED – NIL</u>	8. <u>POSICIONES:</u> <u>DETERMINADA: 25 13 N 055 22 E</u> <u>DOPPLER A: 25 17 N 055 23 E</u> <u>DOPPLER B: NINGUNA</u> <u>CODIFICADA: NINGUNA</u>
9. <u>ENCODED POSITION PROVIDED BY: NIL</u>	9. <u>POSICIÓN CODIFICADA PROPORCIONADA</u> <u>POR: NINGUNA</u>
10. <u>NEXT PASS TIMES:</u> <u>RESOLVED – NIL</u> <u>DOPPLER A – NIL</u> <u>DOPPLER B – NIL</u> <u>ENCODED – NIL</u>	10. <u>PRÓXIMAS HORAS DE PASADA:</u> <u>DETERMINADA: NINGUNA</u> <u>DOPPLER A: NINGUNA</u> <u>DOPPLER B: NINGUNA</u> <u>CODIFICADA: NINGUNA</u>
11. <u>HEX ID: 9D064BED62EAFE1 HOMING</u> <u>SIGNAL: 121.5 MHZ</u>	11. <u>IDENTIFICACIÓN HEXADECIMAL</u> <u>9D064BED62EAFE1 SEÑAL DE RECALADA 121.5 MHZ</u>
12. <u>ACTIVATION TYPE: MANUAL</u>	12. <u>TIPO DE ACTIVACIÓN: MANUAL</u>
13. <u>BEACON NUMBER ON AIRCRAFT OR</u> <u>VESSEL: NIL</u>	13. <u>NÚMERO DE BALIZA EN AERONAVE O</u> <u>BUQUE: NINGUNO</u>
14. <u>OTHER ENCODED INFORMATION: NIL</u>	14. <u>OTRA INFORMACIÓN CODIFICADA:</u> <u>NINGUNA</u>
15. <u>OPERATIONAL INFORMATION: NIL</u>	15. <u>INFORMACIÓN OPERACIONAL: NINGUNA</u>
16. <u>REMARKS: NIL</u>	16. <u>OBSERVACIONES: NINGUNA</u>
<u>END OF MESSAGE</u>	<u>FIN DEL MENSAJE</u>

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL MANUAL IAMSAR – VOLUMEN III

1 Abreviaturas y acrónimos

- Insertar en *Abreviaturas y acrónimos*

C factor de cobertura C

W anchura de barrido W

2 Glosario

- Insertar en el *Glosario*

Factor de cobertura (C)
Coverage factor

Proporción entre el esfuerzo de la búsqueda (Z) y el área de la búsqueda (A). $C = Z/A$. Para búsquedas con ~~barridos~~ trayectorias paralelas, puede computarse como la proporción entre la anchura de barrido (W) y la separación entre trayectorias (S). $C = W/S$.

Anchura de barrido (W)
Sweep width

Medición de la efectividad con la que un determinado sensor puede detectar un objeto concreto en condiciones medioambientales específicas.

3 Sección 3

Página 3-17: Quinto subpunto desde arriba;

- la corriente total en el agua se puede estimar utilizando los valores calculados para calculando la dirección de la corriente y la deriva de los buques que se encuentren en el lugar del siniestro o cerca de él al aproximarse al lugar del siniestro

Página 3-19: Sustituir el título "*Separación entre trayectorias*" por:

~~*Separación entre trayectorias*~~ *Anchura de barrido, Separación entre trayectorias y Cobertura*

Página 3-19: Eliminar los dos primeros topes:

- ~~La mayoría de las configuraciones de búsqueda consisten en trayectorias o barridos paralelos que cubren un área rectangular. La distancia entre trayectorias adyacentes se denomina separación entre trayectorias.~~
- ~~En la siguiente tabla figuran las separaciones entre trayectorias sin corrección recomendadas para buques mercantes. A continuación de las tablas de separación entre trayectorias está una tabla en la que se indican los coeficientes de corrección basados en las condiciones meteorológicas y en las características del objeto de búsqueda. Multiplicando la separación entre trayectorias sin corrección (S_U) por el factor de corrección meteorológica apropiado (f_W), se obtiene la separación entre trayectorias recomendada (S):~~

$$S = S_U \times f_W$$

Página 3-20: Añadir los cuatro topos siguientes:

- Anchura de barrido (W) es un índice o una medida de la facilidad o la dificultad de detectar un objeto específico con un sensor determinado y en unas condiciones ambientales concretas. Al término del presente estudio se proporcionan tablas con los valores de anchura de barrido "no corregidos" basados en el objeto de la búsqueda y la visibilidad meteorológica cuando hace buen tiempo, y los factores de corrección basados en el objeto de la búsqueda y las condiciones meteorológicas (f_w). Si se multiplica el valor de la anchura de barrido no corregido (W_U) por el factor de corrección meteorológica adecuado se obtiene la anchura de barrido corregida (W_C):

$$W_C = W_U \times f_w$$

- La mayoría de las configuraciones de búsqueda consiste en trayectorias rectas, paralelas o equidistantes que cubren un área rectangular. La distancia entre las trayectorias adyacentes se denomina *Separación entre trayectorias* (S).
- Cobertura (C) es la proporción entre la anchura de barrido corregida (W_C) y la separación entre trayectorias (S):

$$C = W_C / S$$

- La cobertura recomendada (C) para la mayor parte de las situaciones es de 1,0, con lo cual la separación entre trayectorias recomendada (S) suele ser la misma que la anchura de barrido corregida (W_C):

$$S \text{ recomendada} = W_C$$

Página 3-20: El primer topo pasa ahora a ser el tercero, sin ningún cambio en el texto:

- Se pueden producir cambios en las condiciones meteorológicas, en el número de naves auxiliaoras, etc., lo que hace prudente modificar la separación entre trayectorias.

Página 3-20: Modificar el topo que está inmediatamente antes de la tabla como sigue:

- ~~El CMS (SMC), o el CLS (OSC) si el CMS (SMC) nombra uno, deberá cerciorarse de que todos~~ Todos los buques y las aeronaves que están realizando la búsqueda deberían mantener mantengan separaciones distancias de seguridad entre sí y sigan seguir con exactitud las configuraciones de búsqueda asignadas.

Página 3-20: Modificar el título de la tabla como sigue:

Anchuras de barrido no corregidas (W_U) para buques mercantes (km (m.m.))

Sustituir la tabla actual por una copia del cuadro N-4 del Volumen II, como se muestra a continuación:

Objeto de la búsqueda	Visibilidad meteorológica (km (m.m.))				
	6 (3)	9 (5)	19 (10)	28 (15)	37 (20)
Persona en el agua	0,7 (0,4)	0,9 (0,5)	1,1 (0,6)	1,3 (0,7)	1,3 (0,7)
Balsa salvavidas para 4 personas	4,2 (2,3)	5,9 (3,2)	7,8 (4,2)	9,1 (4,9)	10,2 (5,5)
Balsa salvavidas para 6 personas	4,6 (2,5)	6,7 (3,6)	9,3 (5,0)	11,5 (6,2)	12,8 (6,9)
Balsa salvavidas para 15 personas	4,8 (2,6)	7,4 (4,0)	9,4 (5,1)	11,9 (6,4)	13,5 (7,3)
Balsa salvavidas para 25 personas	5,0 (2,7)	7,8 (4,2)	9,6 (5,2)	12,0 (6,5)	13,9 (7,5)
Bote de menos de 5 m (17 pies)	2,0 (1,1)	2,6 (1,4)	3,5 (1,9)	3,9 (2,1)	4,3 (2,3)
Bote de 7 m (23 pies)	3,7 (2,0)	5,4 (2,9)	8,0 (4,3)	9,6 (5,2)	10,7 (5,8)
Bote de 12 m (40 pies)	5,2 (2,8)	8,3 (4,5)	14,1 (7,6)	17,4 (9,4)	21,5 (11,6)
Bote de 24 m (79 pies)	5,9 (3,2)	10,4 (5,6)	19,8 (10,7)	27,2 (14,7)	33,5 (18,1)

Página 3-20: Eliminar los dos primeros topos después de la tabla:

- ~~Se recomienda utilizar las separaciones entre trayectorias que se muestran en la tabla anterior en relación con todas las configuraciones de búsqueda que se exponen en el presente volumen a excepción de la configuración de la búsqueda por sectores.~~
- ~~En el diagrama se tienen en cuenta el tipo de objeto de la búsqueda y la visibilidad meteorológica.~~

Modificar el topo que queda como sigue:

- Además de los factores de corrección meteorológicos (f_w), Asimismo, se podrán considerar otros factores, entre los que cabe citar el estado de la mar, el periodo del día, la posición del sol, la eficacia de los observadores, etc.

Modificar los títulos de las dos tablas siguientes añadiendo " (W_U) " para que quede más claro:

Anchuras del barrido no corregidas (W_U) para helicópteros (km (m.m.))

Anchuras del barrido no corregidas (W_U) para aeronaves de ala fija (km (m.m.))

Página 3-22:

Sección sobre la *Velocidad de la búsqueda* (V):

Modificar los dos primeros topos:

- Para efectuar en forma coordinada una operación de búsqueda por barrido paralelo trayectoria paralela con varios buques moviéndose conjuntamente de manera coordinada, todos los medios buques deberán ir a la velocidad que indique el CLS (OSC).

- Cuando se efectúe una búsqueda coordinada con varios buques moviéndose conjuntamente, Ésta la velocidad de la búsqueda será normalmente la velocidad máxima del más lento de los buques presentes en las condiciones reinantes.

Página 3-23:

Sección sobre *Configuraciones de búsqueda*:

Añadir la siguiente nota entre *Configuraciones de búsqueda* y *Búsqueda en cuadrado expansivo (BCE) (SS)*:

Puede ser recomendable que los buques, especialmente cuando buscan a una persona en el agua con una Búsqueda en cuadrado expansivo (BCE (SS)) o una Búsqueda por sectores (BS (VS)), utilicen una navegación mediante posición estimada (PE (DR)) en vez de métodos de navegación más precisos. La navegación PE (DR) reducirá al mínimo la distorsión de configuraciones relativa al objeto de la búsqueda, dado que tiene en cuenta automáticamente las corrientes que influyen en la deriva del objeto durante la búsqueda. Tanto para los buques como para la aeronaves, si se dispone de un flotador fumígeno o de otro objeto prescindible y claramente visible, éste debería utilizarse en el dátum y debería aplicársele la configuración correspondiente. La navegación mediante configuraciones de búsqueda precisas que utiliza métodos de alta precisión, como los sistemas mundiales de navegación por satélite, proporcionará buenas configuraciones en cuanto al fondo del océano, pero no en relación con la deriva del objeto de la búsqueda. Esto podría permitir que el objeto de la búsqueda fuera a la deriva y se saliera de la zona de búsqueda antes de que la unidad de búsqueda llegue a esa zona.

Página 3-28:

Tabla de **Anchuras del barrido para la búsqueda visual en tierra (millas marinas)**:

Añadir lo siguiente al título: *No corregidas* y (W_U), como se muestra a continuación.

Anchuras del barrido no corregidas(W_U) para la búsqueda visual en tierra (millas marinas)

Objeto de la búsqueda	Altura (m (pies))	Visibilidad (km (millas marinas))				
		6 (3)	9 (5)	19 (10)	28(15)	37 (20)
Persona	150 (500)	0,7 (0,4)	0,7 (0,4)	0,9 (0,5)	0,9 (0,5)	0,9 (0,5)
	300(1000)	0,7 (0,4)	0,7 (0,4)	0,9 (0,5)	0,9 (0,5)	0,9 (0,5)
	450 (1500)	—	—	—	—	—
	600 (2000)	—	—	—	—	—
Vehículos	150 (500)	1,7 (0,9)	2,4 (1,3)	2,4 (1,3)	2,4 (1,3)	2,4 (1,3)
	300(1000)	1,9 (1,0)	2,6 (1,4)	2,6 (1,4)	2,8 (1,5)	2,8 (1,5)
	450(1500)	1,9 (1,0)	2,6 (1,4)	3,1 (1,7)	3,1 (1,7)	3,1 (1,7)
	600 (2000)	1,9 (1,0)	2,8 (1,5)	3,7 (2,0)	3,7 (2,0)	3,7 (2,0)

		Visibilidad (km (millas marinas))				
Aeronave de menos de 5 700 kg	150 (500)	1,9 (1,0)	2,6 (1,4)	2,6 (1,4)	2,6 (1,4)	2,6 (1,4)
	300 (1000)	1,9 (1,0)	2,8 (1,5)	2,8 (1,5)	3,0 (1,6)	3,0 (1,6)
	450(1500)	1,9 (1,0)	2,8 (1,5)	3,3 (1,8)	3,3 (1,8)	3,3 (1,8)
	600(2000)	1,9 (1,0)	3,0 (1,6)	3,7 (2,0)	3,7 (2,0)	3,7 (2,0)
Aeronave de más de 5 700 kg	150 (500)	2,2 (1,2)	3,7 (2,0)	4,1 (2,2)	4,1 (2,2)	4,1 (2,2)
	300 (1000)	3,3 (1,8)	5,0 (2,7)	5,6 (3,0)	5,6 (3,0)	5,6 (3,0)
	450 (1500)	3,7 (2,0)	5,2 (2,8)	5,9 (3,2)	5,9 (3,2)	5,9 (3,2)
	600(2000)	4,1 (2,2)	5,2 (2,9)	6,5 (3,5)	6,5 (3,5)	6,5 (3,5)

Página 3-28: Añadir una copia del cuadro N-10 (factores de corrección) del Volumen II (como se muestra a continuación)

Factores de corrección – vegetación y terrenos altos

Objeto de la búsqueda	15-60% de vegetación o montañoso	60-85% de vegetación o montañoso	Más de un 85% de vegetación
Persona	0,5	0,3	0,1
Vehículo	0,7	0,4	0,1
Aeronave de menos de 5 700 kg	0,7	0,4	0,1
Aeronave de más de 5 700 kg	0,8	0,4	0,1

Página 3-29:

Modificar el título: *Búsqueda por ~~barrido paralelo~~ trayectoria paralela*:

Página 3-30:

Eliminar "barrido" en el título de la figura: *"Búsqueda por ~~barrido paralelo~~ trayectoria paralela"*

Eliminar "barrido" en los cuatro subtopos de la siguiente cabecera:

- Se pueden emplear varios buques tal según se indica a continuación:
 - Búsqueda por trayectoria paralela ~~Barrido paralelo~~: destinada a ser utilizada por dos buques
 - Búsqueda por trayectoria paralela ~~Barrido paralelo~~: destinada a ser utilizada por tres buques
 - Búsqueda por trayectoria paralela ~~Barrido paralelo~~: destinada a ser utilizada por cuatro buques
 - Búsqueda por trayectoria paralela ~~Barrido paralelo~~: destinada a ser utilizada por cinco o más buques

Página 3-34:

Cambiar el sexto topo desde el inicio de la página como sigue:

- En periodos de visibilidad restringida, o si no se cuenta con suficientes unidades de búsqueda, probablemente lo mejor será que la primera unidad interrumpa la búsqueda en cuadrado expansivo de modo que pueda contarse con la misma par iniciar la búsqueda por ~~barrido~~ trayectoria paralela.

En la sección de ***Visibilidad restringida***, cambiar el primer topo:

- Una búsqueda por ~~barrido~~ trayectoria paralela con visibilidad restringida plantea problemas derivados de las consideraciones siguientes:

Página 3-35:

Modificar la última palabra del tercer subtopo del segundo topo de la página:

- la reducción en la separación entre trayectorias exigirá una reducción en los intervalos entre medios SAR, y por lo tanto, la realización de un número mayor de ~~barridos~~ trayectorias.

Página 3-36:

Sección sobre ***Búsqueda visual en tierra:***

Modificar el tercer topo de esta sección como sigue:

- Las configuraciones de búsqueda utilizadas por los medios terrestres de búsqueda son normalmente de ~~barrido por líneas~~ trayectorias paralelas o de búsqueda por curvas de nivel, utilizando una formación de línea de frente.

El sexto debe modificarse como sigue:

- *Búsqueda por* ~~barrido~~ trayectoria paralela:

Modificar el cuarto subtopo en "*Búsqueda por trayectoria paralela*" como sigue:

- el flanqueador cuya posición sirve para pivotar toda la línea tiene asignado el control de los límites de cada ~~barrido~~ pasada sucesiva del área.

Modificar el segundo subtopo de "*Búsqueda por curvas de nivel*" como sigue:

- esta configuración es una modificación de la ~~búsqueda por líneas paralelas~~ trayectoria paralela

Página 3-37:

Modificar el último subtopo de la página como sigue:

- se siguen los procedimientos generales de ~~búsqueda por líneas paralelas~~ la trayectoria paralela.

Página 3-38:

En el último topo, que empieza con "El hecho de que....", modificar el tercer subtopo como sigue:

- fallo en el intento por avistar durante la búsqueda el objeto de la misma aun cuando éste se hallaba en la zona explorada. La probabilidad de que esto ocurra es grande si el objeto de la búsqueda es una nave pequeña, una embarcación de supervivencia o supervivientes que se hallan en el agua, una aeronave ligera que ha realizado un aterrizaje de emergencia en un terreno abrupto o con mucha vegetación, o supervivientes en un terreno abrupto o con mucha vegetación. En el caso de una aeronave que haya hecho un aterrizaje forzoso en una zona boscosa, el mejor indicador pueden ser las copas de los árboles destruidas.

Página 3-42:

En el topo que empieza "A menos que...", cambiar el término "ejecutar" por "llevar a cabo".

- A menos que en el texto del mensaje se especifique una hora de actuación determinada, cuando se reciba el mensaje, los distintos buques procederán, según sea necesario, a ~~ejecutar~~ llevar a cabo lo que se indique en él.

PROPUESTAS DE ENMIENDA AL MANUAL IAMSAR – VOLUMEN III

1 Sección 2

– Página 2-39

Añadir una nota a pie de página tras el título:

Rescate de los supervivientes con buques de ayuda¹

El texto que debe aparecer a pie de página es el siguiente:

¹ Puede encontrarse información adicional en la publicación "*A pocket guide to recovery techniques*" (OMI, edición de 2007).

ANEXO 12

**PROYECTO DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO Y ORDEN DEL DÍA
PROVISIONAL DEL COMSAR 14**

SUBCOMITÉ DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (COMSAR)

	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1 Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)		
.1 cuestiones relacionadas con el Plan general del SMSSM <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.5</i> <i>Resultados previstos: 5.2.5.2</i>	Indefinido	COMSAR 12/15, párrafos 3.1 a 3.7 y 3.23 a 3.30 COMSAR 13/14, párrafos 3.1 a 3.4
2 Difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) (en cooperación 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 <i>Principios estratégicos: 5.2</i> <i>Medidas de alto nivel: 5.2.5</i> <i>Resultados previstos: 5.2.5.1</i>	Indefinido	COMSAR 12/15, párrafos 3.1 a 3.7 y 3.23 a 3.30 COMSAR 13/14, párrafos 3.5 a 3.23
3 Cuestiones tratadas por las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R	Indefinido	
<i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.2</i>		COMSAR 12/15, párrafos 4.1 a 4.10 y 4.22 a 4.27 COMSAR 13/14, párrafos 4.1 a 4.34
4 Cuestiones tratadas por las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT	Indefinido	
<i>Principios estratégicos: 1.1</i> <i>Medidas de alto nivel: 1.1.2</i> <i>Resultados previstos: 1.1.2.2</i>		COMSAR 12/15, párrafos 4.11 a 4.19 y 4.28 a 4.35 COMSAR 13/14, párrafos 4.35 a 4.84

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 14.

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (continuación)

	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
<p>5 Servicios satelitarios (Inmarsat y Cospas-Sarsat) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.5 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.5.4</p>	Indefinido	COMSAR 12/15, sección 5 COMSAR 13/14, sección 5
<p>6 Cuestiones relativas a búsqueda y salvamento, incluidas las relacionadas con la Conferencia sobre búsqueda y salvamento de 1979 y la implantación del SMSSM</p>		
<p>.1 armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento <i>Principios estratégicos:</i> 2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.3.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.3.1.5</p>	2009 2010	COMSAR 12/15, párrafos 6.1 a 6.15, 6.65 a 6.75 y 6.91 a 6.92 COMSAR 13/14, párrafos 6.1 a 6.7
<p>.2 plan para la prestación de servicios marítimos de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM <i>Principios estratégicos:</i> 2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 2.3.1 <i>Resultados previstos:</i> 2.3.1.1/2.3.1.2</p>	Indefinido	COMSAR 12/15, párrafos 6.16 a 6.59 y 6.76 a 6.90 COMSAR 13/14, párrafos 6.8 a 6.54
<p>.3 revisión del Manual IAMSAR <i>Principios estratégicos:</i> 1.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.3.5 <i>Resultados previstos:</i> 1.3.5.2</p>	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.2; COMSAR 12/15, sección 8 COMSAR 13/14, sección 8
<p>7 Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos:</i> 12.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 12.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 12.1.2.1 a .2</p>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; MSC 78/26, párrafo 24.8

Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR) (continuación)

	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
<p>A.1 Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> – <i>Resultados previstos:</i> –</p>	<p>2009 2010</p>	<p>MSC 74/24, párrafo 21.25.1; COMSAR 12/15, sección 7 COMSAR 13/14, sección 7</p>
<p>A.2 Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo (coordinado por el Subcomité NAV) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> – <i>Resultados previstos:</i> –</p>	<p>2010</p>	<p>MSC 83/28, párrafo 25.30; COMSAR 13/14, sección 9</p>
<p>A.3 Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar <i>Principios estratégicos:</i> 5.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.1.2 <i>Resultados previstos:</i> –</p>	<p>2010</p>	<p>MSC 84/24, párrafo 22.36; COMSAR 13/14, sección 10</p>
<p>A.4 Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje (coordinado por el Subcomité DE) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.1 <i>Resultados previstos:</i> –</p>	<p>tres periodos de sesiones 2011</p>	<p>MSC 84/24, párrafo 22.35</p>
<p>A.5 Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica (coordinado por el Subcomité NAV) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.4 <i>Resultados previstos:</i> –</p>	<p>cuatro periodos de sesiones 2012</p>	<p>MSC 85/26, párrafo 23.22</p>

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL COMSAR 14*

- 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 las comisiones de estudio 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
 - 7 Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas
 - 8 Revisión del Manual IAMSAR
 - 9 Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo
 - 10 Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

- 11 Disposiciones de seguridad aplicables a los buques auxiliares que operan desde los buques de pasaje
- 12 Elaboración de un plan de implantación de la estrategia de navegación electrónica
- 13 Programa de trabajo y orden del día del COMSAR 15
- 14 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2011
- 15 Otros asuntos
- 16 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

ANEXO 13

**SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL SUBCOMITÉ EN RELACIÓN CON EL PLAN DE ACCIÓN
DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2008-2009**

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009			
MEJORA DE LA POSICIÓN Y LA EFICACIA DE LA OMI							
1	La OMI es el principal foro internacional para las cuestiones técnicas de todo tipo que afectan al transporte marítimo internacional y las cuestiones jurídicas conexas. El sello distintivo de la OMI será un enfoque amplio e integrador en relación con tales cuestiones. A fin de mantener esa primacía, la OMI deberá:	1.1	Desempeñar más a fondo su papel en los asuntos marítimos en relación con otras organizaciones intergubernamentales, para abordar eficaz y exhaustivamente complejas cuestiones que son de competencia de diferentes organismos	1.1.2	Cooperar con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común	1.1.2.2	Declaraciones de coordinación para o de (MSC): – OACI: SMNS y búsqueda y salvamento plazo indefinido – CEI: radiocomunicaciones y seguridad de la navegación plazo indefinido – UIT: radiocomunicaciones plazo indefinido
		1.3	Intentar activamente conseguir sinergias y evitar la duplicación de los esfuerzos realizados por otros organismos de las Naciones Unidas en cuestiones marítimas	1.3.5	Armonizar los instrumentos de la OMI con otros instrumentos internacionales pertinentes, según sea necesario	1.3.5.2	Enmiendas al Manual IAMSAR de la OACI/OMI (MSC) plazo indefinido
2	La OMI fomentará el cumplimiento de sus instrumentos que rigen el transporte marítimo internacional a escala mundial y promoverá la implantación uniforme de dichos instrumentos por los Estados Miembros			2.1.1	Supervisar y mejorar los convenios, etc., y facilitar interpretaciones de los mismos cuando lo soliciten los Estados Miembros	2.1.1.5	Fomento de la implantación de los instrumentos obligatorios y no obligatorios (MSC) plazo indefinido
				2.3.1	Fomentar la provisión a escala mundial de servicios marítimos de búsqueda y salvamento	2.3.1.1	Orientaciones técnicas para el establecimiento de MRCC y MRSC regionales en África con apoyo financiero del Fondo ISAR (MSC) plazo indefinido
						2.3.1.2	Ampliación del Plan mundial de búsqueda y salvamento para la provisión de servicios marítimos de búsqueda y salvamento (MSC) plazo indefinido
						2.3.1.3	Directrices sobre la prestación de asistencia médica en el ámbito de los servicios de búsqueda y salvamento (MSC) alcanzado
2.3.1.5	Ultimación del proyecto de la UMM sobre búsqueda y salvamento en relación con los buques de pasaje (MSC) plazo indefinido						

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009			
ELABORACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL MARCO GENERAL PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO SEGURO, PROTEGIDO, EFICAZ Y ECOLOGICAMENTE RACIONAL							
5	La OMI concederá la máxima prioridad a la seguridad de la vida humana en el mar. En particular, se concederá mayor importancia a:	5.2	Mejorar las normas técnicas, operacionales y de gestión de la seguridad	5.2.1	Mantener sometidos a examen los aspectos de la seguridad técnica y operacional de todos los tipos de buques, incluidos los pesqueros	5.2.1.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): – Enmiendas a las Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo plazo indefinido
				5.2.5	Vigilar el funcionamiento del Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)	5.2.5.1	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): – Enmiendas a los manuales NAVTEX, SafetyNET e ISM – Directrices sobre radiocomunicaciones de emergencia, incluidos los falsos alertas plazo indefinido
				5.2.5.2	Perfeccionamiento del Plan general del SMSSM relativo a las instalaciones en tierra plazo indefinido		
				5.2.5.3	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 alcanzado		
				5.2.5.4	Evaluación y reconocimiento de los sistemas futuros de comunicaciones móviles por satélite para su utilización en el SMSSM (MSC) plazo indefinido (no se ha recibido ninguna propuesta)		
ACTUALMENTE NO INCLUIDO							
				5.1.2		5.1.2...	Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar plazo indefinido
				5.2...		5.2...	Avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas: – Formatos XML normalizados de mensajes para los sistemas de notificación para buques plazo indefinido
				5.2...		5.2...	Elaboración de procedimientos para actualizar el equipo de navegación y comunicaciones de a bordo plazo indefinido